* Année 1957. — N° 45 A. N. Le Numéro : 15 francs. Jeudi 4 Avril 1957 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1956-1957 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 157e SEANCE

Séance du Mercredi 3 Avril 1957.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1989).

2. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, de propositions de résolution (p. 1990).

3 — Délais de procédure en matière civile, commerciale, administrative et pénale. — Adoption sans débat d'une proposition de résolution (p. 1990).

4. — Modification de la loi du 29 juillet 1881 sur la presse. — Adoption sans débat d'une proposition de loi (p. 1990).

5 — Mesures de protection en faveur de certains militaires. — Adoption sans débat d'une proposition de loi adoptée par le Conseil de la République (p. 1990).

6. — Locations-gérances de fonds de commerce. — Rejet sans débat, en deuxième lecture, d'une proposition de loi (p. 1991).

7. — Cadres d'aspirants de réserve des services de santé des armées. — Ajournement d'un vote sans débat (p. 1991).

8. — Demandes en autorisation de poursuites. — Octroi d'un deuxième délai supplémentaire pour le dépôt de rapports (p. 1991).

9. — Demande en autorisation de poursuites. — Octroi d'un délai supplémentaire pour le dépôt d'un rapport (p. 1991).

10. — Demande en autorisation de poursuites. — Adoption des conclusions d'un rapport (p. 1992).
M. Mérigonde.
Adoption de la proposition de résolution.

11. — Demande de suspension de séance (p. 1992).
Mme Gabriel-Péri; M. le président.
Rejet, au scrutin, de la demande de suspension de séance.

12. — Circulation routière. — Discussion d'une interpellation (p. 1992).
MM. Besson, interpellateur; Quinson, Hénault, Courant, François-Benard (Hautes-Alpes).
M. Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.
Suspension et reprise de la séance.
MM. Noël; Gilbert-Jules, ministre de l'intérieur; Trémolet de Villers, Penoy.
Renvoi de la suite du débat.

13. — Renvois pour avis à l'Assemblée de l'Union française (p. 2009).

14. — Dépôt de propositions de loi (p. 2009).

15. — Dépôt de propositions de résolution (p. 2010).

16. — Dépôt de rapports (p. 2010).

17. — Ordre du jour (p. 2010).

PRESIDENCE DE M. EMILE LIQUARD, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 2 avril a été affiché et distribué.
Il n'y a pas d'observation ?...
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Girardot, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à maintenir en activité et à rénover la centrale thermique de Sainte-Tulle.

La proposition sera imprimée sous le n° 4742, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la production industrielle et de l'énergie.

J'ai reçu de M. Gabelle, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à proroger jusqu'au 30 avril 1957 le délai accordé aux entreprises et sociétés pour effectuer les formalités relatives aux nouveaux impôts institués par les décrets n°s 57-335 et 57-336 du 18 mars 1957.

La proposition sera imprimée sous le n° 4743, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances.

Il va être procédé à l'affichage et à la notification des demandes de discussion d'urgence.

— 3 —

DELAIS DE PROCEDURE EN MATIERES CIVILE, COMMERCIALE, ADMINISTRATIVE ET PENALE

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat de la proposition de résolution n° 2169 de M. Dejean et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à unifier et à simplifier les délais de procédure en matières civile, commerciale, administrative et pénale (n° 3976).

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la proposition de résolution.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la proposition de résolution.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution :

« L'Assemblée nationale invite le Gouvernement à déposer un projet de loi tendant à :

« 1° Unifier et simplifier les délais d'opposition, d'appel et de pourvoi et, de manière générale, des mesures de toutes sortes en matières administrative, civile, commerciale et pénale ;

« 2° Prévoir, pour les décisions de toute autorité administrative ou judiciaire, la mention obligatoire de la forme, des délais des recours et la désignation de l'autorité compétente pour les fixer. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

— 4 —

MODIFICATION DE LA LOI DU 29 JUILLET 1881 SUR LA PRESSE

Adoption sans débat d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat de la proposition de loi n° 700 de M. Bettencourt, tendant à modifier les articles 55 et 56 de la loi du 29 juillet 1881 sur la presse (n° 4116).

Je consulte l'Assemblée sur le passage aux articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer aux articles.*)

M. le président. « Art. 1er. — L'article 54 de la loi du 29 juillet 1881 est ainsi modifié :

« Le délai entre la citation et la comparution sera de trente jours »...

« (Le reste sans changement.) »

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 2. — L'article 55 de la loi du 29 juillet 1881 est ainsi modifié :

« Quand le prévenu voudra être admis à prouver la vérité des faits diffamatoires, conformément aux dispositions de l'article 35 de la présente loi, il devra, dans le délai de vingt jours après la signification de la citation »...

« (Le reste sans changement.) » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — L'article 56 de la loi du 29 juillet 1881 est ainsi modifié :

« Dans les dix jours suivants, en tout cas au moins trois jour francs avant l'audience »...

« (Le reste sans changement.) » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — La présente loi est applicable aux instances en cours. » — (*Adopté.*)

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble, je dois faire connaître à l'Assemblée que la commission propose de rédiger comme suit le titre de la proposition de loi :

« Proposition de loi tendant à modifier les articles 54, 55 et 56 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse ».

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le titre demeure ainsi rédigé.

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(*L'ensemble de la proposition de loi, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. L'Assemblée nationale prend acte qu'en application de l'article 20, alinéa 2, de la Constitution, le Conseil de la République dispose, pour son examen en première lecture, d'un délai maximum de deux mois de session à compter du dépôt du texte sur son bureau.

— 5 —

MESURES DE PROTECTION EN FAVEUR DE CERTAINS MILITAIRES

Adoption sans débat d'une proposition de loi adoptée par le Conseil de la République.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat de la propositon de loi, adoptée par le Conseil de la République, tendant à modifier la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 instituant diverses mesures de protection en faveur des militaires rappelés ou maintenus sous les drapeaux (n°s 2680, 4415, 4595).

Je consulte l'Assemblée sur le passage aux articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer aux articles.*)

[*Article 1er.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 1er, la nouvelle rédaction suivante :

« Art. 1er. — L'article 3 de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les personnes visées à l'article 1er sont autorisées à se faire représenter par avoué pour la présentation de la requête en divorce, ainsi que pour la comparution en conciliation dans les instances en divorce ou en séparation de corps.

« Lorsqu'une demande en divorce ou une séparation de corps est dirigée contre une personne visée à l'article 1er sans que celle-ci ait formé une demande similaire contre son conjoint, la juridiction saisie de l'instance doit surseoir à statuer, jusqu'au retour du défendeur sauf si celui-ci y consent. Toutes mesures provisoires pourront être éventuellement ordonnées. Le tribunal pourra toutefois décider des mesures d'instruction s'il y a lieu de craindre le dépérissement des preuves. »

Je mets aux voix l'article 1er, ainsi rédigé.

(*L'article 1er, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 2.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 2, la nouvelle rédaction suivante :

« Art. 2. — Le premier alinéa de l'article 5 de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est ainsi modifié :

« En matière civile, commerciale et administrative et nonobstant toute stipulation contraire, les dispositions insérées dans les contrats ou les décisions judiciaires prévoyant la résolution de plein droit faute de payement aux échéances fixées ne peuvent être invoquées à l'encontre des personnes visées à l'article 1er. »

Je mets aux voix l'article 2, ainsi rédigé.

(*L'article 2, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 3.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 3, la nouvelle rédaction suivante :

« Art. 3. — L'article 8 de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Aucune expulsion de locaux d'habitation ou à usage professionnel, à l'exception de celles ordonnées en application de l'article 18 de la loi n° 48-1360 du 1er septempre 1948, ne pourra être exécutée, pendant la durée de la présence en Afrique du Nord et les six mois suivants, à l'encontre d'un

militaire appartenant à une unité stationnée en Afrique du Nord, ni à l'encontre du conjoint de celui-ci, de ses ascendants, de ses descendants et des personnes membres de sa famille justifiant qu'ils sont à sa charge. »

Je mets aux voix l'article 3, ainsi rédigé.

(*L'article 3, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 4.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 4, d'adopter le texte du Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 4. — L'article 11 de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est ainsi modifié:

« Les dispositions des articles 2, 5, 6, 7 et 10 de la présente loi sont applicables aux sociétés de commerce quelle qu'en soit la forme, dont tous les gérants, administrateurs ou associés appartiennent aux catégories visées à l'article 1er. »

Je mets aux voix l'article 4, ainsi rédigé.

(*L'article 4, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 5.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 5, d'adopter le texte du Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 5. — L'article 12 de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est ainsi modifié:

« Les dispositions de la présente loi sont applicables aux personnes souscrivant un engagement, rengagement ou contrat pour participer à des opérations militaires de maintien de l'ordre ou de police hors de la Métropole.

« Le bénéfice des dispositions de l'article 25 du livre Ier du code du travail est étendu à ces mêmes personnes. »

Je mets aux voix l'article 5, ainsi rédigé.

(*L'article 5, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 6.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 6, d'adopter le texte du Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 6. — Le titre de la loi n° 56-672 du 9 juillet 1956 est ainsi modifié:

« Loi instituant diverses mesures de protection en faveur de certains militaires. »

Je mets aux voix l'article 6, ainsi rédigé.

(*L'article 6, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(*L'ensemble de la proposition de loi, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. L'Assemblée nationale prend acte qu'en application de l'article 20, alinéa 6, de la Constitution le délai d'accord entre les deux Chambres est de cent jours de session à compter du dépôt sur le bureau du Conseil de la République du texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale

— 6 —

LOCATIONS-GERANCES DE FONDS DE COMMERCE

Rejet sans débat, en deuxième lecture, d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, en deuxième lecture, de la proposition de loi relative aux locations-gérances de fonds de commerce (nos 15-4489).

La commission conclut au rejet de la proposition de loi.

Je mets au voix les conclusions de la commission.

(*Les conclusions de la commission, mises aux voix, sont adoptées.*)

— 7 —

CADRES D'ASPIRANTS DE RESERVE DES SERVICES DE SANTE DES ARMEES

Ajournement d'un vote sans débat.

M. le président. L'ordre du jour appellerait le vote sans débat du projet de loi, adopté par le Conseil de la République, relatif aux cadres d'aspirants de réserve des services de santé des armées (nos 4369-4594).

Mais la commission de la défense nationale ayant modifié le texte de son rapport par voie d'erratum, publié au feuilleton n° 192 du 3 avril 1957, l'inscription de cette affaire est reportée en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant le 3 avril 1957.

— 8 —

DEMANDES EN AUTORISATION DE POURSUITES

Octroi d'un deuxième délai supplémentaire pour le dépôt de rapports.

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites, n° 3871, concernant M. Davoust.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites, n° 3910, concernant M. Bretin.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites, n° 3911, concernant M. Bône.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 4013 concernant M. Davoust.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 4056 concernant M. Scheider.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 4057 concernant M. Léger.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une deuxième demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 4150 concernant M. Bretin.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le deuxième délai supplémentaire est accordé.

— 9 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

Octroi d'un délai supplémentaire pour le dépôt d'un rapport.

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen d'une demande de délai supplémentaire pour la distribution du rapport de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 4478 concernant M. Vaugelade.

La commission demande un délai franc supplémentaire de trente jours s'ajoutant au délai déjà en cours.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le délai supplémentaire est accordé.

— 10 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

Adoption des conclusions d'un rapport.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport n° 4717 de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites (n° 3769) concernant M. Bouyer.

Le rapport conclut à l'autorisation de la poursuite.

Je donne lecture de la proposition de résolution présentée par la commission des immunités parlementaires:

« L'Assemblée nationale,

« Vu la requête en date du 13 décembre 1956, aux termes de laquelle le procureur général près la cour d'appel de Poitiers sollicite l'autorisation nécessaire pour exercer des poursuites contre M. Bouyer du fait de diffamation, par application des articles 23, 29, 30, 31, 42 et 48 de la loi du 29 juillet 1881, modifiée par l'ordonnance n° 45-2090 du 13 septembre 1945 et la loi n° 53-184 du 12 mars 1953,

« Autorise les poursuites contre M. Bouyer pour les faits visés dans la demande de levée d'immunité parlementaire n° 3769. »

M. Marcel Mérigonde. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Mérigonde.

M. Marcel Mérigonde. Monsieur le président, vous me permettrez de m'étonner — et, en l'occurrence, je ne suis pas le seul — de la façon dont sont présentés les rapports.

Lorsqu'il s'agit d'un fait dont l'incidence paraît surtout politique, on demande soi-même — c'est ce qu'a fait M. Bouyer — la levée de l'immunité parlementaire qui vous protège. En revanche, quand il s'agit de répondre d'oppositions au contrôle fiscal, opérations au cours desquelles on a mis en cause des commerçants de bonne foi, on se réfugie derrière l'immunité parlementaire, on ne demande pas qu'elle soit levée.

Il serait bon que cette Assemblée protège les fonctionnaires qui s'acquittent de leur tâche et qui appliquent les décisions qu'elle prend.

Il conviendrait également de prémunir les commerçants de bonne foi contre des actes qu'ils regrettent très souvent et qui ne mettent pas en danger nos collègues, assurés, eux, de l'impunité.

J'aimerais donc voir M. Bouyer et ses collègues du groupe d'union et fraternité française réclamer avec le même zèle la levée de leur immunité parlementaire, qu'il s'agisse de faits à caractère poitiqu; ou de cas comparables à ceux que je viens de citer. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur quelques bancs à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

— 11 —

DEMANDE DE SUSPENSION DE SEANCE

Mme Mathilde Gabriel-Péri. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Gabriel-Péri.

Mme Mathilde Gabriel-Péri. Monsieur le président, ce jour du 3 avril est pour la patrie française une journée de deuil.

Ce matin, à Fontainebleau, un ancien général nazi a été reçu avec les honneurs militaires, ce qui constitue un scandale. (*Interruptions sur divers bancs à droite et à l'extrême droite.*)

M. le président. Madame, je vous en prie!

Mme Mathilde Gabriel-Péri. Il prend le commandement de soldats français.

Pour rendre hommage...

M. le président. Madame, votre intervention est sans rapport avec l'ordre du jour.

M. Waldeck Rochet. Laissez Mme Gabriel-Péri terminer son intervention!

M. le président. Malgré la tradition de courtoisie que je me fais une règle d'observer, je ne puis, à mon grand regret, vous laisser la parole.

M. Rémy Boutavant. Un peu de pudeur! Laissez Mme Gabriel-Péri terminer!

M. le président. Monsieur Boutavant, je n'ai pas de leçons à recevoir de vous.

Je regrette, madame...

M. Boutavant. Un peu de pudeur!

M. le président. Monsieur Boutavant, vous n'avez pas la parole.

Mme Mathilde Gabriel-Péri. Pour rendre hommage aux martyrs de la Résistance, je demande une suspension de séance. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Waldeck Rochet. Aux voix!

M. le président. Je vais consulter l'Assemblée.

MM. Henri Lacaze et Rémy Boutavant. Par scrutin!

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la proposition de Mme Gabriel-Péri, tendant à suspendre la séance.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	440
Majorité absolue	221
Pour l'adoption	151
Contre	289

L'Assemblée nationale n'a pas adopté. (*Vives protestations à l'extrême gauche.*)

(*Les députés siégeant à l'extrême gauche quittent la salle des séances.*)

— 12 —

CIRCULATION ROUTIERE

Discussion d'une interpellation.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de l'interpellation de M. Robert Besson sur les mesures que le Gouvernement compte prendre devant le nombre toujours croissant des accidents de la route: 1° pour adapter le réseau routier français aux exigences de la circulation automobile actuelle; 2° pour développer la prévention et les moyens de contrôle destinés à assurer le respect par les usagers des prescriptions du code de la route, conditions indispensables pour permettre un développement normal de l'industrie automobile, du tourisme et de nos transports, éléments essentiels de notre économie nationale.

La conférence d'organisation des débats, réunie le 20 mars, conformément à l'article 39 du règlement, a fixé le temps réservé à ce débat, à quatre heures, compte non tenu de suspensions éventuelles.

Ce temps est réparti comme suit:

Gouvernement, 30 minutes;

M. Besson, interpellateur, 30 minutes;

Groupe communiste, 40 minutes;

Groupe socialiste, 30 minutes;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 25 minutes;

Groupe du mouvement républicain populaire, 20 minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 15 minutes;

Groupe d'union et fraternité française, 10 minutes;

Groupe des républicains sociaux, 5 minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la Résistance et du rassemblement démocratique africain, 5 minutes;

Groupe paysan, 5 minutes;

Groupe radical socialiste, 5 minutes;

Groupe du rassemblement des gauches républicaines et du centre républicain, 5 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 5 minutes;

Groupe des républicains progressistes, 5 minutes;

Isolés, 5 minutes.

Ce temps comprend toutes les interventions dans le débat, les interruptions, ainsi que la durée des pointages dus à l'initiative d'un groupe.

La parole est à M. Besson, pour développer son interpellation.

M. Robert Besson. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais essayer de retenir votre bienveillante attention pendant quelques instants en vous parlant de la situation actuelle de notre réseau routier et, en fonction des perspectives offertes pour l'avenir dans ce domaine, en analysant les conséquences économiques et sociales du problème de la circulation routière dont l'actualité et l'importance ne sauraient vous échapper.

Les renseignements que l'on possède en la matière permettent d'indiquer qu'en 1938 les accidents de la route ont eu pour conséquence la mort de 4.500 personnes environ. En 1955,

le nombre des accidents a été de 140.374, provoquant la mort de 8.073 personnes et occasionnant des blessures plus ou moins graves à 176.365 autres personnes. Pour 1956, le bilan sera beaucoup plus grave encore: près de 9.000 morts et de 190.000 blessés. Et, si l'on en croit les renseignements fragmentaires donnés par la presse en ce début d'année, il est à craindre que le bilan de 1957 ne soit encore plus terrible que celui de 1956.

L'accident routier, il faut donc le dire avec force, est devenu un véritable fléau de notre époque, au même titre que le cancer.

Le nombre des accidents de la route augmente d'année en année avec une rapidité dangereuse, et M. Gilbert Jules, ministre de l'intérieur, a pu déclarer récemment: « A ce rythme insensé, c'est, au bout de chaque année, la population d'une ville comme Mézières, Vendôme ou Briançon qui est totalement anéantie, en même temps que celle d'une ville comme Strasbourg, Lille ou Nice est clouée sur des lits d'hôpitaux et sans doute très fortement handicapée pour l'avenir. »

Voilà la situation très brièvement évoquée à travers quelques chiffres qui vous feront certainement comprendre le danger qu'elle comporte pour l'avenir si nous ne prenons pas la décision d'y apporter les remèdes nécessaires.

La direction des routes du ministère des travaux publics, en liaison avec les services spécialisés du ministère de l'intérieur, a d'ailleurs publié récemment un ouvrage très intéressant sur la question. Il constitue pour le Gouvernement et la France un sérieux et terrible avertissement.

Examinons, si vous le voulez bien, très rapidement, les causes de cette situation.

D'après l'ouvrage précité, sur 254 accidents, 112 sont imputables à l'homme, 11 au véhicule, 131 au milieu, c'est-à-dire à la route et aux conditions de circulation actuelles.

En réalité, si on pousse plus loin l'analyse, on constate que sur les 112 accidents dus à des fautes de conducteurs ou d'usagers, beaucoup seraient évités si la route se modernisait en fonction de l'accroissement considérable du volume de la circulation et de la vitesse moyenne de celle-ci.

Très objectivement, on peut dire que 60 p. 100 environ des accidents sont causés, directement ou indirectement, par les conditions dans lesquelles s'effectue la circulation actuelle.

Il est certainement utile de rappeler très brièvement l'évolution en quantité du parc français des véhicules à moteur pour avoir une idée précise de l'accroissement de la circulation. En 1900, 12.000 véhicules; en 1938, 2.750.000; en 1956, 8.300.000. Pour 1960, les prévisions les plus réalistes font état de 15 millions de véhicules, soit 23 véhicules par kilomètre de route.

Cet accroissement est normal. Il est souhaitable. C'est l'un des signes positifs de notre expansion économique et aussi du progrès social. Ne pas le favoriser constituerait une mesure anti-économique qui ne manquerait pas d'avoir de graves conséquences pour l'activité économique générale du pays.

Indépendamment du nombre des véhicules, la vitesse moyenne de ceux-ci constitue également un facteur important de la circulation routière. Certains ont pu penser peut-être qu'il serait souhaitable de la limiter de façon généralisée. Du point de vue de l'évolution technique, cette limitation constituerait une très grave erreur qui freinerait ou empêcherait tout progrès dans le domaine de la construction automobile. Une telle mesure serait d'ailleurs incompréhensible au moment même où, pour les chemins de fer, l'aviation ou la marine, le progrès se caractérise essentiellement par une vitesse toujours plus grande.

La vérité, c'est que nos routes n'ont pas évolué en fonction des progrès rapides réalisés dans la construction des différents véhicules à moteur.

Notre réseau routier s'étend sur 652.000 kilomètres. Il a été pendant de longues années le plus beau du monde par sa densité, son tracé et sa qualité. Mais les graves dommages qu'il a subis pendant la guerre et l'occupation et l'insuffisance notoire des crédits qui lui ont été consacrés depuis 1945 lui ont fait prendre un retard considérable du double point de vue de l'entretien et de la modernisation.

Il faut bien le constater, malgré les hautes qualités et les efforts remarquables des techniciens de tous grades de l'administration des ponts et chaussées, l'ensemble de nos routes n'est plus adapté aux impérieuses exigences d'une circulation moderne qui réclame à la fois rapidité, sécurité et économie.

Trop de routes encore dangereusement bordées de beaux arbres, trop de chaussées étroites, de croisements dangereux, de passages à niveau gardés ou non, trop de traversées de villages ou de villes aux interminables banlieues!

Un gros effort doit être fait dès maintenant pour remédier à cet état de choses. Il faut prévoir et réaliser notamment la modernisation de notre réseau de routes nationales par la suppression rapide et progressive de nombreux points noirs ou goulots d'étranglement qui ralentissent la circulation et la rendent dangereuse, par l'élargissement de certaines chaussées et la rectification des profils en travers de celles qui sont encore trop bombées, par la création de pistes cyclables, surtout aux abords des grandes villes, près des écoles et des usines importantes.

Dans ce domaine très particulier, nous pourrions sans doute nous inspirer très utilement de ce qui a été fait récemment en Hollande.

Peut-être faudrait-il admettre comme base de la modernisation une largeur de chaussée de six mètres pour les routes départementales, de sept mètres pour les routes nationales ordinaires et de dix mètres cinquante pour les routes nationales à grand trafic.

Sur l'ensemble de nos routes existantes, les arbres plantés sur les accotements constituent aujourd'hui un danger pour les usagers et une cause de dépenses importantes pour l'administration.

Leur plantation a été initialement prévue à une époque où la circulation s'effectuait à peu près exclusivement au moyen de la locomotion hippomobile. Leur présence était alors parfaitement justifiée tant du point de vue esthétique que pour assurer, dans certaines régions, une utile protection des voyageurs contre la chaleur.

Aujourd'hui, le problème est complètement différent. En raison de la trop faible largeur de nos routes au regard de l'importance et de la rapidité de la circulation, ces arbres sont la cause, chaque année, de beaucoup trop d'accidents mortels pour que leur maintien à leur implantation actuelle puisse valablement se justifier dans tous les cas.

Pour concilier à la fois un souci non négligeable d'ordre esthétique et sentimental et celui, beaucoup plus impérieux, de la sécurité des usagers, il serait nécessaire que, dans l'avenir, les lignes d'arbres puissent être remplacées par des banquettes de protection en terre végétale judicieusement jalonnées pour permettre une bonne visibilité la nuit et par temps de brouillard. Les plantations nouvelles pourraient alors être effectuées sur un élargissement de la plate-forme à l'extérieur des fossés.

Cela pourrait être réalisé progressivement, d'abord sur les routes nationales à grand trafic, puis sur les routes nationales ordinaires.

Les routes départementales et les chemins vicinaux ordinaires ne seraient pas soumis à ces mesures, mais il est bien évident que, dans la construction des autoroutes futures, on devrait en tenir compte.

La protection des vies humaines impose l'exécution rapide de ces dispositions. La réalisation de l'ensemble de ce programme de modernisation devrait être entreprise dès 1958 à une cadence accélérée et s'étaler sur dix ans au maximum. Elle nécessiterait une dépense globale de l'ordre de 400 milliards de francs, soit 40 milliards par an sur la base des prix actuels. Cette dépense d'investissement devrait évidemment s'ajouter à celle qui est indispensable chaque année pour assurer un entretien sérieux du réseau existant.

Or, de 1950 à 1956, les crédits d'entretien du réseau national ont été, en moyenne, de 16.700 millions de francs par an.

Ces crédits sont absolument insuffisants et devraient être portés à 25 milliards par an au moins, ce qui permettrait de revenir à un rythme d'entretien assurant le maintien constant du réseau en bon état.

La politique actuelle de restrictions est dangereuse car elle ampute chaque année notre capital routier et nous obligera dans l'avenir, si elle est poursuivie, à des dépenses considérables de reconstruction en capital.

Au cours des cinq dernières années, la circulation routière a pratiquement doublé et la vitesse moyenne des véhicules a considérablement augmenté.

Le rythme d'entretien et de modernisation de notre réseau de routes nationales est resté, lui, presque inchangé.

L'examen des budgets respectifs de l'Etat, des départements et des communes montre que les routes départementales et vicinales ont été beaucoup mieux servies que les routes nationales.

En effet, les sommes affectées aux travaux routiers ont augmenté de 88 p. 100 entre 1949 et 1954 dans le cas des départements et de 149 p. 100 entre 1952 et 1956 pour les communes, alors que l'Etat ne consacrait aux routes nationales, en 1955, que des crédits supérieurs de 4 p. 100 seulement à ceux de 1949.

Cette inégalité de traitement est d'autant plus choquante que les routes nationales supportent à elles seules au moins la moitié du trafic total, l'autre moitié se partageant à peu près également entre, d'une part, les voies urbaines et, d'autre part, les voies départementales et vicinales.

Il est certain que les assemblées départementales et locales ont beaucoup mieux compris la place que tiennent les routes dans le développement économique et social des départements, des villes et des villages. Il faut en féliciter nos administrateurs

locaux et départementaux et regretter que le même effort n'ait pas été réalisé sur le plan national. En effet, l'administration des ponts et chaussées, à laquelle — je le répète — il faut rendre un juste hommage, déplore vivement de ne disposer pour l'entretien et l'équipement des routes nationales que de crédits devenant chaque année de plus en plus insuffisants et dont elle tire d'ailleurs le meilleur parti.

De 1945 à 1951, les travaux neufs routiers ont été pratiquement inexistants. La création, en 1952, d'un fonds spécial d'investissement routier devait, semble-t-il, permettre de combler le retard accumulé. S., comme on avait pu l'espérer, le fonds avait été doté de façon permanente de ressources suffisantes. Or, en ce qui concerne les routes nationales, les crédits du fonds routier se sont élevés à 9 milliards de francs en 1952, à 13.500 millions en 1953, à 18 milliards en 1954, à 24.800 millions en 1955, à 28.500 millions en 1956, et 28.700 millions sont prévus au budget de 1957.

Ces crédits ont supporté la charge de reconstruction des ouvrages d'art, depuis 1955, celle-ci pouvant être évaluée à 3 milliards de francs par an.

Ils sont également insuffisants et devraient être portés à 40 milliards de francs annuellement.

Cet effort financier est-il nécessaire ? Sans aucun doute, peut-on répondre. D'une part, il servira à conserver et à enrichir le patrimoine national et, d'autre part, il protégera des vies humaines, et sera, par ses conséquences économiques, créateur de richesse nationale et source de revenus pour l'Etat.

Est-il possible ? Certainement oui. En 1957, les crédits affectés aux routes nationales s'élèveront, d'après les prévisions budgétaires, à 45.900 millions de francs, dont 17.200 millions de francs pour les crédits d'entretien et 28.700 millions de francs pour les crédits d'équipement et de modernisation.

Ils devraient être portés à 65 milliards de francs, dont 25 milliards de francs de crédits d'entretien et 40 milliards de francs de crédits d'équipement, y compris les ouvrages d'art.

En 1953, une loi a autorisé la Banque de France à faire au Gouvernement une avance de 240 milliards de francs, remboursable en trois ans, à raison de 80 milliards de francs par an.

Ces 80 milliards de francs ont été perçus depuis au moyen de diverses taxes, dont l'une sur les carburants à raison de 45 milliards de francs par an.

L'avance sera, paraît-il, remboursée complètement au cours du mois d'avril 1957. Les 45 milliards de francs devraient donc être disponibles après cette date.

Il ne saurait, à mon avis, en être fait un meilleur usage que de les affecter à l'entretien, à la modernisation et au développement de notre réseau routier.

Cela ne saurait d'ailleurs constituer une solution complète et satisfaisante de l'ensemble du problème.

Par sa situation géographique, la France peut et doit être la plaque tournante du trafic touristique et commercial de l'Europe. Pour cela, elle ne doit pas se laisser distancer par les pays voisins dans la modernisation et l'équipement de son réseau routier.

Il faut, dès maintenant, dans notre pays, prévoir la création d'un vaste réseau d'autoroutes.

Dotée avant la guerre d'un réseau dont les intérêts stratégiques avaient inspiré la création, l'Allemagne a décidé de le compléter et de faire un effort massif pour la modernisation de son réseau routier ordinaire. L'Italie, avec 428 kilomètres, nous a devancés dans ce domaine. La Belgique vient d'instituer un fonds routier; dans ce but, un premier emprunt de 2 milliards et demi de francs belges a été couvert en quarante-huit heures.

Une autoroute Anvers-Cologne-Karlsruhe-Bâle, raccordée aux grands ports hollandais et ultérieurement aux autoroutes italiennes, est à l'étude. Elle portera un préjudice considérable à nos ports de l'Atlantique et de la mer du Nord.

Pour l'avenir économique de notre pays, la construction d'autoroutes est une absolue et impérieuse nécessité.

Quelle est donc la situation de notre pays à l'heure actuelle dans ce domaine ? 68 kilomètres d'autoroute sont construits. Les travaux en cours portent sur une longueur d'environ 135 kilomètres. Si le programme prévu est intégralement suivi, la France disposera en 1960, après l'exécution complète des premier et second plans quinquennaux, de 700 kilomètres d'autoroutes environ. Mais, au rythme actuel de l'avancement des travaux, il est malheureusement à craindre que ce but ne soit pas atteint.

Si l'on veut bien se souvenir que notre pays détient actuellement dans le monde la quatrième place du point de vue du nombre des véhicules en circulation et, au surplus, de par sa position géographique, une place prépondérante dans les relations internationales, on conviendra que ce chiffre est notoirement insuffisant.

Le développement extrêmement rapide de la circulation routière nécessite un plan beaucoup plus ambitieux qui devra être à la mesure de ce que sera la circulation automobile dans dix ou quinze ans.

Certes, le Gouvernement n'est pas resté complètement indifférent à cette situation, puisque, le 15 novembre 1955, une commission des autoroutes a été constituée. Elle a pour objet d'étudier les meilleurs procédés possibles pour permettre la création accélérée d'un réseau français d'autoroutes indispensable pour faire face à l'accroissement de la circulation automobile et susceptible de s'intégrer dans un réseau routier européen de grande circulation.

Différentes organisations comme la Fédération nationale des clubs automobiles, l'Union routière se sont, depuis quelque temps, préoccupées sérieusement de ce problème. De toutes les études qui ont été faites, il résulte que pour faire face au rôle que les routes devront jouer dans un proche avenir, du point de vue économique et social, le programme de constructions à établir dès maintenant doit prévoir la réalisation de 5.000 kilomètres d'autoroutes de dégagement et de liaison répartis en trois tranches échelonnées sur cinq, dix et quinze ans.

Sur les 5.000 kilomètres que comporte ce programme, la décision ministérielle de décembre 1955 en a retenu 1.798, dont 1.525 kilomètres d'autoroutes de liaison et 273 kilomètres d'autoroutes de dégagement des grands centres.

Il est essentiel que, dès maintenant, l'ensemble du plan prévu soit accepté et que sa réalisation soit commencée le plus rapidement possible et soit poursuivie à une cadence accélérée. Les travaux sont actuellement conduits beaucoup trop lentement par suite de l'insuffisance des crédits mis à la disposition de l'administration des ponts et chaussées.

L'urgence en est d'autant plus grande qu'il faut à la fois normaliser la circulation routière, réduire autant que possible les dépenses stériles entraînées par les difficultés de la circulation et diminuer dans le plus bref délai possible le nombre des vies humaines inutilement perdues dans les accidents de la route.

Il est en effet absolument certain, et la preuve en a été faite à maintes reprises, que des routes modernes ou des autoroutes font baisser le taux des accidents dans des proportions considérables, qui vont jusqu'à 60 p. 100 de la moyenne générale.

De même, les économies procurées aux usagers, et par conséquent à la nation, atteignent des chiffres très élevés, qui seront certainement, pour notre pays, de l'ordre de dix milliards par an.

Le programme envisagé peut apparaître ambitieux. Il est pourtant très raisonnable. C'est d'ailleurs celui qui a reçu la pleine approbation des organisations spécialisées qui, en France, se sont penchées sur le problème. Si sa réalisation technique pose déjà des problèmes délicats à résoudre pour ce qui est de la main-d'œuvre qualifiée, du matériel et des matières premières, l'effort financier qu'il représente est considérable.

Le prix de revient d'un kilomètre d'autoroute peut être chiffré en moyenne à 150 millions de francs. Pour les 5.000 kilomètres prévus et dans les circonstances économiques et financières actuelles, ce serait donc une dépense de l'ordre de 750 milliards de francs à prévoir, échelonnée sur quinze ans, soit une moyenne de cinquante milliards de francs par an.

Toutes ces données techniques étant établies, il reste évidemment à envisager les moyens de financement. Il convient, au préalable, de rappeler que l'ensemble de l'industrie automobile est déjà trop lourdement frappé et qu'il ne saurait donc être question d'envisager une quelconque aggravation des impôts que supporte ce secteur industriel.

Nous ne songeons pas non plus, comme certains l'ont envisagé, à demander que l'ensemble des taxes perçues sur les carburants soit affecté exclusivement à l'entretien ou à la modernisation de notre réseau routier. Nous savons très bien qu'une partie importante doit alimenter le budget général.

En outre, tout recours à une augmentation des autres impôts doit être également exclu, car il est malheureusement certain que le contribuable français est déjà trop durement frappé. Nous pensons, cependant, que la part aujourd'hui réservée aux routes et qui provient des taxes sur les carburants est notoirement insuffisante. Nous estimons que celle-ci devrait être augmentée et que pour le complément nécessaire, notamment pour ce qui est de la construction des autoroutes, il faut faire appel aux capitaux privés.

Ainsi, le financement de ces travaux pourrait être assuré de façon efficace par la création de sociétés d'économie mixte, soit de caractère national, soit de caractère régional qui, en vertu de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, seraient autorisées à émettre des emprunts. L'Etat interviendrait soit par un apport en capital, soit par des bonifications d'intérêt au moyen des ressources spéciales du fonds d'investissement routier.

En tout état de cause, il conviendrait que les collectivités nationales, départementales ou locales soient majoritaires dans ces sociétés d'économie mixte.

L'intérêt, le remboursement des emprunts émis et l'entretien des ouvrages seraient assurés par la perception de droits de péage et par l'exploitation commerciale de l'autoroute.

Cette exploitation commerciale, qui se pratique maintenant dans la plupart des pays étrangers, porterait notamment sur la location d'emplacements destinés à la construction d'hôtels, de restaurants, de stations-service et sur un affermage de la publicité.

Il est évident que les droits de péage ne seraient perçus que sur les autoroutes de liaison. Leur montant serait fixé au strict minimum indispensable pour assurer l'entretien et la rentabilité des capitaux provenant des emprunts. Ils cesseraient d'être perçus lorsque l'autoroute serait amortie et qu'en fin de concession elle deviendrait la propriété de l'Etat.

En tout état de cause, ces droits de péage devraient être inférieurs au bénéfice que réaliserait l'automobiliste par l'usage des autoroutes. Ils paraissent pouvoir être évalués de un franc cinquante centimes à trois francs par kilomètre suivant la puissance du véhicule.

L'intervention financière de l'Etat en capital ou en bonification d'intérêt serait calculée de façon à atteindre ce but.

Je sais bien que beaucoup d'usagers estimeront sans doute qu'ils payent déjà un lourd tribut et souhaiteraient vivement n'avoir rien à verser. Mais il faut bien qu'ils se rendent compte aujourd'hui que l'état de nos finances publiques ne permet pas — et pour longtemps encore — que la charge complète de la construction des autoroutes soit supportée par le budget de la nation, sauf à la suite d'un recours à une augmentation générale des impôts dans ce but, ce qui me paraît également peu souhaitable dans la conjoncture économique et financière présente.

Etant donné que, d'autre part, les usagers eux-mêmes retireront un avantage certain de la modernisation de notre réseau routier, je crois que la solution envisagée mérite d'être retenue. C'est d'ailleurs, à mon avis, la seule qui permettra de résoudre le problème.

Jusqu'alors, j'ai parlé de la modernisation de nos routes nationales et de la construction d'autoroutes, mais je pense que notre réseau routier constitue un tout et qu'il serait dangereux pour l'avenir d'oublier nos routes départementales, nos chemins vicinaux ordinaires et notre voirie urbaine.

Je mentionnerai enfin et très brièvement le délicat problème du stationnement qui, dans un avenir prochain, obligera la plupart de nos grandes villes à engager des dépenses très élevées pour éviter une paralysie complète de la circulation urbaine.

C'est pourquoi, à mon avis, un effort complémentaire doit être accompli dans ces différents domaines afin que départements, villes et communes soient aidés au maximum à résoudre les difficiles problèmes qui se posent à eux.

En définitive, il m'apparaît que le moment est venu où le Gouvernement et le Parlement devraient envisager la création d'une caisse autonome pour l'entretien, la modernisation et l'extension de notre réseau routier. Cette caisse pourrait être dotée des ressources permanentes suivantes:

Premièrement, un prélèvement de 25 p. 100 du montant des taxes perçues sur les différents carburants; ce prélèvement pouvant être chiffré à un minimum de 65 milliards de francs au moins.

Deuxièmement, une somme de 45 milliards de francs provenant de la surtaxe spéciale aujourd'hui affectée au remboursement des avances consenties à la Banque de France en vertu de la loi de juillet 1953.

L'ensemble de ces ressources s'élèverait à 110 milliards de francs par an et pourrait être ainsi réparti: entretien des routes nationales, 25 milliards; modernisation des routes nationales, y compris les ouvrages d'art, 40 milliards; routes départementales, 8 milliards; chemins vicinaux ordinaires, 7 milliards; voirie urbaine, 5 milliards; voirie rurale, 3 milliards; participation à la construction des autoroutes, 22 milliards.

Je pense que l'effort peut être et doit être fait. Il devra s'étendre sur une période de quinze années, après quoi il sera sans doute possible de l'alléger.

Malgré les difficultés financières actuelles il devrait être entrepris dès l'an prochain, car il s'inscrit indiscutablement dans le cadre des investissements productifs pour le pays et parce que ses répercussions économiques et sociales seront considérables.

De la réalisation de ce plan dépend en grande partie l'avenir de notre industrie de l'automobile et du motocycle et je veux très brièvement, au moyen de quelques chiffres rappeler quelle est l'importance de celle-ci dans la vie économique du pays.

Suivant des renseignements dignes de foi, cette industrie emploie chaque année, pour la construction automobile, l'équipement et les accessoires, la carrosserie et l'industrie du pneu, 235.000 personnes; les garagistes et les répartiteurs occupent 135.000 personnes; les transports publics ou privés, 525.000 personnes; le commerce des carburants, 25.000 personnes. Soit au total 920.000 personnes qui exercent leurs activités et trouvent leurs ressources et celles de leurs familles dans les différentes branches de l'industrie automobile et de ses annexes.

En 1955, le chiffre d'affaires atteint par la construction automobile, l'équipement et les accessoires, a dépassé 600 milliards de francs, dont 87 milliards de francs d'exportations pour 110 milliards de salaires versés et 95 milliards d'impôts payés à l'Etat.

Quant à l'industrie du cycle et du motocycle, elle emploie 20.000 ouvriers; son chiffre d'affaires en 1955 a été de 79 milliards dont 6 milliards d'exportations; elle a payé 13 milliards d'impôts à l'Etat.

L'ensemble des industries automobiles et de ses annexes constitue le plus puissant secteur de notre industrie nationale avec plus de 1.200 milliards de francs de chiffre d'affaires et un total d'impôts versés approchant 600 milliards de francs y compris les taxes sur les carburants. Elle est déjà lourdement frappée à des titres divers par rapport à ses concurrentes étrangères et ce n'est pas sans une sérieuse anxiété que les dirigeants responsables de cette industrie voient venir le moment où le marché commun les mettra en face des constructeurs étrangers sur le territoire national.

Le développement et la modernisation de notre réseau routier constituent incontestablement deux facteurs de l'expansion de notre industrie automobile. Vouloir l'ignorer, ce serait commettre une lourde faute.

D'autre part, il convient de souligner que la modernisation de nos transports publics et privés est intimement liée au développement de notre infrastructure routière. Et lorsqu'on parle de routes comment ne pas évoquer l'importante question du tourisme, cette branche de l'industrie nationale qui a rapporté à la France en 1955, 80 milliards de francs de devises étrangères ? Ce chiffre pourrait s'accroître rapidement par une politique à la fois sage et hardie, car le tourisme peut devenir l'une de nos principales richesses nationales.

J'ajouterai que le point de vue social et humain n'est certes pas négligeable, si l'on considère que ce sont nos routes qui constituent pour les habitants de nos campagnes le seul moyen de bénéficier des avantages que peuvent offrir les grandes cités à ceux qui ont la possibilité de s'y rendre. De plus en plus, dans nos petites communes et nos villages ruraux, la population demande avec insistance la modernisation de son réseau de chemins vicinaux ordinaires.

Je crois que cet ensemble de raisons dont l'intérêt n'est pas contestable, justifie les solutions que j'ai préconisées au point de vue technique et financier. Mais si celles-ci sont de nature à réduire dans une très forte proportion le nombre des accidents de la route, il est malgré tout certain que simultanément elles doivent être accompagnées de mesures propres à renforcer le contrôle de la circulation et à développer la prévention routière.

J'ai indiqué que 35 p. 100 des accidents pouvaient être imputés à des causes entraînant la responsabilité du conducteur ou de l'usager.

Dans le domaine de la répression et du contrôle, quelques mesures importantes nous paraissent s'imposer. Parmi celles-ci, il convient de prévoir l'octroi d'une licence de conduite à tous les conducteurs de vélomoteurs ou de scooters d'une cylindrée inférieure à 125 centimètres cubes.

Cette licence, envisagée d'ailleurs par les pouvoirs publics, devrait être délivrée sans formalités excessives ainsi qu'il est procédé pour le permis de chasse, par exemple.

Les frais de licence, payés une fois pour toutes, ne devraient pas dépasser un maximum de mille francs.

Certains ont peut-être pensé qu'il serait opportun d'établir le permis de conduire traditionnel pour cette catégorie de véhicules. Je voudrais attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur le très grave danger qui en résulterait pour l'industrie du motocycle.

Le vélomoteur jouit chez nous depuis 1943 d'un statut administratif particulier: dispense du permis de conduire à la seule condition d'être muni d'un moteur de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm3. C'est ce statut qui a été le facteur dominant de sa vulgarisation. Mais ce privilège d'une part, sa prolifération d'autre part et, en conséquence, son interférence dans la circulation routière lui ont suscité des adversaires d'où n'étaient parfois exclus ni l'intérêt particulier ni l'élément passionnel.

Depuis deux années, le statut du vélomoteur a fait l'objet d'examens multiples, de discussions approfondies, d'une part au sein des commissions réunies à l'occasion de la revision du code de la route, d'autre part à l'intérieur des groupements intéressés à la circulation, notamment de la fédération de l'automobile et de l'union routière.

Dans chacune de ces commissions, dans chacun de ces groupements où le vélomoteur trouvait *a priori* de nombreux adversaires, l'essentiel des confrontations d'arguments pour ou contre le régime actuel a constamment été le même; une substantielle majorité s'est dégagée en faveur de la dispense du permis. Elle a conclu à son remplacement par une simple licence de conduite délivrée sans formalité et n'ayant pas d'autre but que de permettre de retirer de la circulation des éléments perturbateurs.

Quelles sont donc les raisons qui ont rallié à cette position les éléments qui, par défaut d'information, étaient dans le camp adverse ? Faisons d'abord une constatation déterminante et à mon avis extrêmement importante: le privilège accordé au vélomoteur a eu pour conséquence de rassembler sur lui une énorme majorité des amateurs de motocycles.

Les conducteurs français, instruits par l'expérience des pays étrangers où l'exemption du permis pour une catégorie de motocycles de faible puissance avait immédiatement déclenché la diffusion de cette catégorie, avaient prévu cet engouement et s'étaient préparés en conséquence à répondre à la demande par des investissements sans précédent dans leur industrie. Renonçant délibérément à considérer le motocycle comme un engin de sport, ils ont tout mis en œuvre pour faire du vélomoteur un moyen de transport individuel à la portée des masses laborieuses, ouvrières ou agricoles. Jamais réussite aussi complète n'est venue couronner des efforts industriels.

En rassemblant les usagers du motocycle au bas de l'échelle des cylindrées les constructeurs français ont réussi à donner au parc motocycliste national une physionomie fondamentalement différente de celle des pays concurrents, Grande-Bretagne et Allemagne notamment.

En agissant de la sorte, personne ne peut le nier, les constructeurs français ont efficacement œuvré pour la meilleure sauvegarde de la sécurité routière, les motocycles de forte cylindrée constituant un risque beaucoup plus grand pour la circulation.

Il n'est pas douteux que la suppression du privilège attaché au vélomoteur aurait pour conséquence inéluctable la modification de la structure du parc français et son orientation vers la physionomie qu'il a à l'étranger. Cela équivaudrait, pour l'industrie nationale qui a centré tous ses efforts sur le cent vingt-cinq centimètres cubes, à la dévaluation des centaines de millions de francs d'outillages spéciaux propres au vélomoteur et à l'obligation d'investir de nouvelles centaines de millions dans la confection d'outillages neufs pour les motocycles de cylindrée importante.

Nulle opération ne serait plus désirable pour l'industrie étrangère concurrente. Celle-ci l'a si bien compris qu'il n'est pas possible d'attribuer à d'autres raisons l'intolérable immixtion de l'O. N. U. demandant à la commission centrale de circulation le rétablissement en France du permis de conduire pour les vélomoteurs.

Aussi ne pouvons-nous croire que par ignorance des répercussions fatales qui résulteraient du rétablissement du permis pour les vélomoteurs, on veuille mettre en péril une branche d'activité qui est venue relayer bien des industries défaillantes en s'implantant dans des centres tels que Fourchambault, Saint-Quentin et Troyes où le chômage sévissait.

Nombre de ceux qui s'intéressent à la recherche d'une sécurité accrue de la circulation des véhicules automobiles affirment qu'une des causes importantes des accidents se trouve dans la dispense du permis de conduire dont bénéficient les vélomoteurs, engins de cylindrée inférieure à 125 centimètres cubes.

Une telle affirmation est complètement erronée et nulle démonstration ne peut être plus probante que la seule lecture d'une statistique parue dans la *Revue internationale de la circulation routière* de l'automne 1955 et dont nous extrayons les chiffres suivants: « Nombre de tués par 100.000 motocycles: France, 6,4; Grande-Bretagne, 12,3; Suisse, 17,5; Allemagne, 19,1. »

On remarque que les plus forts pourcentages sévissent justement dans les pays où il n'y a pas de privilège pour la conduite des vélomoteurs.

Ainsi les trois pays voisins où l'obligation du permis est généralisée ont un bilan désastreux, le pourcentage de tués parmi les usagers du motocycle variant du double au triple de celui que l'on constate en France.

Une telle constatation ne surprendra que ceux qui ne veulent voir dans cette question qu'un élément passionnel. La raison, elle, donne une explication d'une évidence pourtant élémentaire de ce tableau significatif.

Le danger que constitue un motocycle est directement fonction de sa puissance. En dispensant du permis les engins de petite cylindrée, l'administration a favorisé le développement presque exclusif du motocycle strictement utilitaire, moyen de transport plébiscité par les classes laborieuses au détriment de l'engin de sport.

Parmi les autres mesures nécessaires, je signalerai également l'obligation faite à tous les usagers possesseurs d'autos, motos et camions, de contracter une assurance de risques aux tiers d'un montant minimum fixé par la loi. Si mes renseignements sont exacts, un projet de loi doit, d'ailleurs, être soumis prochainement à cet effet à l'examen du Parlement.

A cette obligation s'ajouterait également la limitation des vitesses imposées sur certaines sections de routes aux abords de points réputés comme dangereux; l'extension de la signalisation « stop » à tous les croisements intéressant des routes à priorité; la généralisation des bandes jaunes axiales — ce qui dépend, principalement, d'une question de crédits — le renforcement des équipes de la police de la route, notamment des motocyclistes dont le rôle est important et qui s'acquittent généralement de leur tâche avec tact et fermeté dans des circonstances difficiles. De façon générale, il est indispensable que la faute constatée soit sanctionnée, mais il faut que cela soit fait avec discernement.

La police de la route ne doit pas être exclusivement répressive. Elle doit avoir également un but éducatif. Sans doute faut-il se montrer impitoyable pour toutes les infractions qui occasionnent ou sont susceptibles d'occasionner des accidents graves, capables de mettre en danger la vie d'autrui, mais le rôle de la police ne doit pas se borner à réprimer.

Lors d'une récente assemblée des délégués départementaux de l'association La prévention routière, M. Gilbert-Jules, ministre de l'intérieur s'exprimait ainsi sur ce sujet:

« Je crois qu'en un tel domaine l'action sur l'opinion est absolument impérative. J'ai adressé à cent soixante directeurs de journaux une lettre pour leur demander d'intéresser l'opinion de leurs lecteurs à cette question vitale. Nous recevons déjà de très nombreuses réponses. Je compte surtout sur l'effet psychologique de la manœuvre. Tous les lecteurs qui ont réfléchi au problème seront probablement plus circonspects dans leur façon de conduire et plus enclins à se soumettre aux règles, même sévères, que le Gouvernement peut être amené à édicter.

« La répression existe, bien sûr. Le nombre des infractions relevées atteste de la vigilance des fonctionnaires. Mais ce nombre témoigne aussi de l'inefficacité de la sanction.

« Quel que soit notre désir de sauvegarder les libertés individuelles, nous devons reconnaître que, dans bien des cas, l'infraction au code de la route se traduit dans les faits par une véritable tentative d'homicide. Des mesures devront être envisagées pour correctionnaliser les infractions de la circulation sans permis de conduite, en état d'ivresse et de délit de fuite. Il n'est pas admissible que la circulation en auto soit menacée par la faute de quelques individus antisociaux: ceux-là ne doivent pas être considérés comme des fantaisistes, mais comme des délinquants. »

Nous ne pouvons que souscrire à ces déclarations de M. le ministre de l'intérieur, en souhaitant qu'elles soient concrétisées rapidement par des mesures pratiques et réglementaires.

Les prescriptions du code de la route doivent être largement vulgarisées. Dans ce dessein, il serait indispensable qu'elles fussent enseignées obligatoirement dans les écoles, les enfants étant d'abord des piétons, puis des cyclistes avant de devenir ensuite des motocyclistes ou des automobilistes. Une récente circulaire de M. le ministre de l'éducation nationale invite les inspecteurs d'académie à veiller à ce que cet enseignement soit dispensé. C'est là une excellente initiative qui, nous l'espérons, sera effectivement appliquée.

Mes chers collègues, je m'excuse d'avoir été trop long. Mais par cette interpellation, j'ai voulu attirer votre attention et celle du Gouvernement sur un problème dont l'importance et la gravité me paraissent indiscutables pour l'avenir du pays.

C'est un programme d'investissement à long terme que j'ai préconisé en indiquant les solutions qui me paraissent valables. Je crois que ce programme doit nécessairement s'inscrire dans le cadre d'une sage politique économique et financière, seule capable de doter notre pays de moyens propres à assurer sa prospérité. Sa réalisation me paraît possible à condition que certains milieux veuillent bien abandonner un esprit comptable qui permet seulement de résoudre de petits problèmes par de petits moyens en reculant toujours les graves échéances.

On doit cesser de considérer chez nous l'automobile comme un instrument de luxe et comme un signe extérieur de richesse. C'est, le plus souvent, un instrument de travail et toujours un élément de progrès social. Des milliers d'usagers lui demandent aujourd'hui, outre les satisfactions de leur activité professionnelle, le délassement des vacances et du tourisme, sans compter, bien souvent, la libération de l'isolement de nos campagnes.

Il faut se détourner résolument de toutes les solutions qui présentent un caractère de récession ou de malthusianisme économique et se pénétrer, au contraire, d'un esprit nouveau adapté aux impérieuses exigences d'une conjoncture moderne.

C'est à cette seule condition que nous pourrons résoudre le problème particulier que j'ai examiné devant vous et donner au pays la structure interne qui lui est indispensable pour assurer son avenir de grande nation.

Aujourd'hui, il est sans doute temps encore. Demain, il sera peut-être trop tard. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Quinson.

M. Antoine Quinson. Mes chers collègues, mon ami M. Robert Besson a tenu, dans son interpellation, à attirer l'attention du Gouvernement sur le nombre croissant des accidents routiers, à la suite de quoi notre collègue lui a demandé, d'une part quelles initiatives il comptait prendre pour adapter le réseau routier aux exigences de la circulation moderne, d'autre part quelles mesures de prévention et quels moyens de contrôle il entendait arrêter pour assurer le respect par les usagers des prescriptions du code de la route.

Je formulerai, mesdames, messieurs, au cours de ma brève intervention, quelques observations sur chacun de ces points.

En ce qui concerne l'adaptation du réseau routier, j'insisterai d'abord sur la traversée des villes.

L'accroissement du nombre des véhicules automobiles, l'augmentation du poids et de l'encombrement des transports routiers posent, en France, un problème de circulation qui s'avère de plus en plus difficile à régler. Pour aider à le résoudre ont été créés les fonds routiers dont on peut dire, dès à présent, qu'ils ont donné des résultats intéressants quant à l'amélioration de cette circulation et à l'accroissement de l'activité économique du pays, soit par l'aménagement des grands itinéraires, soit par la création de voies nouvelles rendues indispensables par l'augmentation du trafic.

Toutefois, dans les programmes qui ont pu être mis en œuvre jusqu'à présent la part des villes est restée insignifiante. Aussi voudrais-je, messieurs les ministres, attirer votre attention sur cet état de fait, spécialement sur celui que l'on constate dans la banlieue parisienne.

Dans sa séance du 13 juillet 1951, le conseil général de la Seine, considérant que le nombre des accidents sur les voies d'accès à Paris s'accroît et jugeant dangereux sur ces voies les rétrécissements ou le mauvais état des chaussées, le manque d'appareils d'éclairage ou de signalisation lumineuse, demandait que les communes de la région parisienne bénéficient des subventions de l'Etat.

Or, depuis 1951, l'industrie automobile a travaillé: chaque année, 160.000 véhicules supplémentaires circulent dans la capitale et dans sa banlieue proche ou lointaine, qui n'en peuvent mais. Chacun aperçoit ainsi que la question devient de plus en plus angoissante.

Sans doute, dira-t-on, les agglomérations bénéficient des grandes voies que sont les routes nationales et les chemins départementaux. Il n'en reste pas moins que ces voies se révèlent insuffisantes et qu'une partie du trafic s'effectue par des voies théoriquement secondaires qui, dans certains cas, deviennent de ce fait des voies d'intérêt général.

Il faut bien reconnaître, en effet, que les automobilistes n'empruntent systématiquement les grandes voies routières que parce que celles-ci leur permettent des déplacements rapides dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Si, pour une cause quelconque, la vitesse de la circulation sur une grande route devient trop faible, l'automobiliste, selon un réflexe bien naturel à notre époque, l'abandonne pour une voie même secondaire s'il juge que celle-ci doit lui permettre d'atteindre plus rapidement son but.

Or, dans les agglomérations, autour des grandes villes, la concentration des véhicules sur les grandes artères ralentit tellement le trafic que le seul objectif de l'automobiliste devient alors de se dégager dès que possible de celles-ci pour emprunter les voies secondaires moins encombrées qui lui feront gagner du temps en dépit d'un détour indiscutable. Cet objectif lui est, d'ailleurs, souvent désigné par les agents chargés de la circulation.

Il en résulte que dans les grandes villes et leur banlieue la circulation sur les grandes artères subit constamment des hémorragies qui se produisent par les artérioles que sont les voies secondaires dont certaines sont soumises, de ce fait, à un trafic parfois intense et n'ayant nullement un caractère local.

Ces voies secondaires sont souvent, d'ailleurs, des voies urbaines, c'est-à-dire des rues. Ce sont les municipalités qui se trouvent dans l'obligation de les aménager pour les mettre en état de faire face au trafic qu'elles supportent. Ces aménagements prennent parfois une grande ampleur. Ils comportent non seulement la réfection totale de la fondation et du revêtement de la chaussée, mais encore l'élargissement de celle-ci. Ils sont presque toujours complétés, en outre, par des travaux d'équipement secondaire tels que l'intensification de l'éclairage et l'aménagement de la signalisation lumineuse.

En bref, ces voies urbaines imposent les mêmes réalisations techniques que les voies de circulation générale. Cependant, ce sont en fait les communes qui supportent l'intégralité des charges financières qu'entraîne l'exécution de ces travaux d'équipement et d'aménagement effectués pourtant dans l'intérêt général.

Il convient de mettre fin à cette injustice en aidant financièrement les communes et les régies dans la réalisation de tels travaux.

Sans vouloir diminuer l'intérêt qu'offre, pour les communes, la traversée de leur territoire par des routes nationales et des chemins départementaux, il est normal d'admettre qu'un équilibre doit être respecté entre cet intérêt et les charges financières qui en résultent. Or, cet équilibre, qui existait naguère, a été rompu par l'énorme accroissement de la circulation. Il est juste de le rétablir en accordant aux communes une aide financière proportionnée aux dépenses que leur impose l'intensité même de la circulation en général, telles par exemple celles résultant de la grande largeur des voies, de la création de parcs de stationnement, de passages souterrains, de l'installation d'un éclairage puissant, d'une signalisation lumineuse, synchronisés ou non.

La réalisation d'un programme urbain est nécessairement coûteuse en raison soit des expropriations immobilières à réaliser, soit des techniques spéciales à envisager. Il conviendrait donc, messieurs les ministres, qu'un fonds routier urbain, apportant des ressources nouvelles et spécialisées, permît aux villes et aux communes d'effectuer les travaux nécessaires.

Un prélèvement de l'ordre de 2 p. 100 sur le montant du droit intérieur frappant le carburant routier pourrait alimenter ce fonds. Il correspondrait au prélèvement déjà prévu pour le fonds routier départemental et pour le fonds routier vicinal. C'est dire qu'il serait modéré.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, vous qui joignez à vos fonctions ministérielles celles de maire adjoint d'une grande ville — peut-être bientôt celles de maire (*Sourires*) — et qui, en qualité de sénateur représentant plus particulièrement les communes de l'agglomération lyonnaise, étudiez ce problème, je suis sûr que vous appuierez les efforts que nous faisons auprès de votre collègue de l'intérieur en vue de la création d'un fonds routier urbain.

Ma deuxième observation portera sur la prévention des accidents.

Je lisais récemment dans une publication qu'au terme d'une minutieuse étude reposant sur un comptage quotidien, le bureau technique de la gendarmerie nationale et de la justice militaire avait dressé un impressionnant tableau des accidents de la route française. M. Besson qui m'a précédé a cité des statistiques. Je ne reviendrai pas sur ces chiffres, mais il est incontestable que le nombre des tués ou des blessés sur la route est, dans une année, à l'échelle des pertes dans une grande bataille.

La circulation meurtrière est devenue le plus grand fléau des temps modernes, un fléau qui s'installe, qui s'amplifie avec l'accroissement de la production des véhicules. Notre devoir est d'arrêter, puis de faire reculer ces sinistres records.

Près de 8.000 morts par an sur les routes de France prouvent que l'organisation de la circulation n'a pas l'efficacité souhaitable, tant sur le plan préventif que sur le plan répressif.

Certes, sur le plan répressif, vous avez monté l'opération « œil de lynx ». Des caméras photographiques jumelées ont été utilisées, mais ces dispositifs constatent l'infraction, ils ne soulagent pas la circulation.

Sur le plan préventif, l'effort est indiscutable, mais il manque d'homogénéité. D'innombrables accidents et délits prouvent que la police routière n'est pas partout coordonnée et que l'éducation des automobilistes reste encore à faire.

Un automobiliste qui part de Paris pour aller à Lyon, par exemple, sera surveillé jusqu'en Seine-et-Oise par la préfecture de police; en Seine-et-Oise, c'est la sûreté nationale qui l'attendra à la traversée de Montgeron; près de Fontainebleau, les gendarmes le surveilleront, tandis qu'aux environs de Sens ou de Joigny les C. R. S. le canaliseront.

Comment pourrait-il exister une unanimité de doctrine entre ces divers groupements ? Il faut donc organiser la circulation routière.

Cette tâche consiste essentiellement à prévoir la densité des courants de circulation, d'où l'obligation d'être renseigné et de posséder des moyens d'investigation et de liaison; à établir un plan, donc à disposer des moyens de commandement centralisés; à mettre ce plan en œuvre, donc à posséder des moyens d'exécution; à n'utiliser qu'un personnel qualifié, d'où la nécessité d'une méthode d'action et de spécialisation s'appliquant à des moyens homogènes et centralisés.

Cette organisation doit être utile aux usagers de la route; elle doit être utile à l'économie française et doit pouvoir soulager les charges des pouvoirs publics et de la défense nationale.

Pour la réaliser, il faudrait évidemment créer un organisme fondant tous les moyens civils et militaires adaptés temporairement ou de façon permanente à de quelconques missions de circulation.

Cet organisme assumerait des missions permanentes, simples d'ailleurs, et qui peuvent être réparties sur trois secteurs. En premier lieu, la circulation: faciliter l'écoulement des courants, augmenter les débits, assurer la sécurité des usagers, réprimer les délits. En second lieu, le secteur d'intérêt public: assurer la surveillance et la reconnaissance permanentes de l'infrastructure routière, faire des reconnaissances au profit des travaux publics, favoriser le tourisme, renseigner les usagers. Troisième secteur qui serait militaire: constituer une réserve de moyens de circulation immédiatement disponibles et assurer les moyens d'exécution de la défense en surface, participer à la protection civile et faire la police militaire.

Avec plusieurs de nos collègues parisiens, nous avions pensé qu'un problème nouveau appelait une organisation nouvelle. C'est pourquoi nous avions déposé une proposition de résolution invitant le Gouvernement à créer une garde routière territoriale indépendante de la sûreté nationale, de la gendarmerie et des C. R. S.

Pour rendre complètement indépendant cet organisme, il aurait fallu, d'évidence, le doter de moyens puissants et nombreux afin que ses effectifs et son matériel puissent, sans aucun secours, faire face aux pointes de circulation que constituent, par exemple, les grosses manifestations ou les départs massifs en vacances, pour Pâques, la Pentecôte et le 15 août.

On comprend, en effet, que si ce corps ne pouvait faire face à lui seul à tous les besoins de la circulation et si une participation de la police, de la gendarmerie ou des C. R. S. se révélait nécessaire, l'homogénéité recherchée ne serait pas atteinte et au lieu d'avoir à coordonner l'action de trois organismes comme c'est le cas actuellement, c'est un organisme de plus qui interviendrait dans ce domaine.

Vue sous cet angle, on comprend que pareille organisation devra coûter cher. Il est certain que nous ne pouvons la réclamer actuellement car, en toute chose, on se doit d'être raisonnable. Nous avons donc abandonné ce projet mais nous pensons tout de même qu'il y a quelque chose à faire si nous voulons arrêter la tuerie de la route.

Puisque notre situation financière ne nous permet pas d'engager de gros frais, pourquoi ne conférions-nous pas la constitution d'une police spécialisée et mobile à la gendarmerie nationale qui a le mérite d'exister et dont nous savons ce qu'elle est ?

Je n'insisterai pas sur le fait que déjà la gendarmerie nationale assure traditionnellement la police des routes et des campagnes sous l'autorité des préfets. Elle a l'expérience des problèmes de circulation, elle possède déjà de nombreux éléments fixes qui sont les brigades territoriales sur lesquelles pourraient s'appuyer les éléments mobiles spécialisés.

Elle possède également une articulation de commandement adaptée aux circonscriptions administratives et peut facilement absorber les éléments nouveaux, évitant ainsi les dualités d'autorité que susciterait la création de formations ne dépendant pas de la gendarmerie.

En outre, les gendarmes, spécialistes de la police de la route, doivent, en plus de leur instruction spécifique, posséder des qualités de polyvalence caractérisant leur arme. Ils peuvent donc secourir les blessés, dresser les dossiers d'accidents et, accessoirement, intervenir sur ordre ou de leur propre autorité et chaque fois que cela sera nécessaire et urgent, dans les affaires de maintien de l'ordre, de crimes ou de délits de droit commun.

Par ailleurs, en cas de tension ou de mobilisation, les effectifs des brigades peuvent être facilement triplés par l'apport des militaires des réserves. C'est donc une organisation au point qui existe déjà et qu'il faut utiliser.

On se rend compte de la souplesse d'un tel dispositif, mais — car, comme dans tout bon projet, il y a un « mais » ! — si nous voulons obtenir pareil résultat, il faut étoffer les brigades de gendarmerie dont les effectifs sont vraiment par trop squelettiques. L'opération « Annecy », qui est une expérience à petite échelle, va mobiliser cent gendarmes, trente gardiens de la sûreté nationale et vingt C. R. S., soit cent-cinquante personnes. Il faut donc du personnel. Je vous demande, monsieur le ministre de l'intérieur, d'étudier notre suggestion et de faire confiance à la gendarmerie nationale en obtenant l'augmentation de ses effectifs.

M. Gilbert-Jules, *ministre de l'intérieur.* Pourquoi ne pas utiliser d'abord les compagnies républicaines de sécurité ?

M. Antoine Quinson. Ce sera d'ailleurs un projet d'économie, car au lieu de seize mille hommes que nous vous demandions pour la garde routière territoriale, huit mille gendarmes suffiront. Néanmoins, c'est une dépense assez lourde à envisager, mais que l'on n'oublie pas nos huit mille morts et nos 90.000 blessés de l'an dernier !

La sécurité routière est devenue, par suite du développement de la circulation, un des problèmes les plus graves de la vie des nations civilisées.

Monsieur le ministre de l'intérieur, c'est pour que vous vous penchiez sur ce problème et pour que vous obteniez les moyens de le résoudre que nous avons tenu aujourd'hui à vous présenter ces quelques observations. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Henault. L'interpellation de notre collègue M. Besson nous permet de revenir, avant le prochain budget, sur cette importante question des routes de France. Je le remercie tout particulièrement de cette intervention préjudicielle.

Quant à moi, je commencerai par rappeler le vote du 22 novembre 1946; lors de la discussion de l'article 6 concernant le fonds routier, j'ai alors protesté contre l'amputation constante et accrue opérée par les gouvernements successifs — je dis bien les gouvernements successifs — sur les crédits consacrés à nos routes et je me suis élevé aussi contre l'insuffisance des crédits d'entretien de celles-ci.

Souvenons-nous des résultats du vote intervenu à cette époque. La question préalable que j'avais déposée recueillait 282 voix contre 300 pour le Gouvernement, soit un écart de 9 voix seulement. Ce vote est significatif.

M. Dulin, d'ailleurs, voulut bien nous assurer, lors de la deuxième lecture, que la tranche rurale comprendrait la construction et l'entretien des routes. L'article 6 en tint finalement compte. C'est très bien, sans doute, mais cela ne résout pas le problème.

La modernisation appartient au fonds routier. La question est donc réglée pour 1957. Nous y reviendrons lors de la discussion du prochain budget afin d'empêcher, si possible, un nouvel empiètement sur le fonds routier au profit du budget général.

Il reste — et c'est là le but de l'interpellation de M. Besson — la remise en état de nos routes et leur entretien, ainsi que toutes les questions dont notre collègue vous a entretenus tout à l'heure.

En dépit d'une circulation qui s'était ralentie, j'ai noté dans la presse, pour les 3 et 4 mars derniers, plus de quarante morts en deux jours. Cela promet pour les quelque huit millions de véhicules à quatre et deux roues qui circuleront lorsque l'essence reviendra !

A vrai dire, on ne comprend pas très bien le Gouvernement.

Je me permets de rappeler quelques phrases que je prononçais au mois de novembre dernier, au sujet des accidents et de leurs répercussions financières:

« Si l'Etat veut bien se rappeler qu'il est le patron de la quasi-totalité des assurances, qu'il doit, de ce fait, régler les sinistres énormes résultant des accidents de la route — en 1955, 8.073 morts et 176.365 blessés, chiffres officiels — et que ces accidents sont dus pour un quart à l'état des routes, on est en droit de se demander s'il dirige bien ses affaires.

« Des enquêtes très fragmentaires fixent à plus de cent milliards de francs les indemnités payées aux sinistrés de la route, sans parler des dégâts matériels.

« Quel avantage peut trouver l'Etat à grignoter des crédits qui, maintenus, lui feraient économiser des sommes infiniment supérieures ? »

J'en arrive à l'éternelle question des crédits et je vous réponds que pour diminuer le nombre des morts et des blessés, il faut, avec une urgence accrue, assurer l'entretien des routes. Pour cela, il faut des crédits. Ceux-ci existent, du moins ils devraient exister.

Le rapporteur d'une commission d'études du Conseil économique nous fait connaître que les Etats-Unis dépensent 2.500 milliards de francs pour l'entretien de leurs routes.

Pour nous, ces fonds découleraient plus valablement de l'application du paragraphe IV de l'article 3 de la loi du 11 juillet 1953.

Il s'agit, vous le savez, du prélèvement sur le produit de la taxe intérieure instituée au profit du fonds d'investissement routier dont celui-ci a été frustré pour permettre le remboursement de 240 milliards de francs dus par l'Etat à la Banque de France.

L'accord précisé à l'article 4, passé entre M. le ministre des affaires économiques et financières, le gouverneur de la Banque de France et le président de la caisse autonome d'amortissement, a réglé cette question.

Depuis le 1er septembre dernier, en vertu de l'article 9 de cette même loi du 11 juillet 1953, les ressources dégagées ont été affectées à un compte spécial intitulé: « fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique ».

Tout cela peut dire beaucoup de choses. Pour nous, cela signifie que ces fonds ont été affectés, selon les besoins du Gouvernement, à l'usage qu'il lui a convenu.

Je me dois de vous demander de m'affirmer le contraire et, dans le cas où ces versements figureraient à ce fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique, je vous demanderais de me faire connaître la part que vous avez réservée à notre réseau routier.

Il est indispensable de préciser que le bénéfice d'une taxe créée en partie pour le fonds routier n'ait pas servi, une fois rendue disponible, sinon au fonds routier lui-même — dont le sort est d'ailleurs fort mal défini pour 1957 — mais au moins à l'entretien de nos routes.

La presse de ce jour nous fait connaître que M. le ministre de l'intérieur, ici présent, a annoncé qu'un prochain projet de loi exonérera de la taxe sur le chiffre d'affaires les travaux effectués par les services départementaux de voirie pour le compte des communes.

M. Gilbert-Jules a précisé qu'un peu plus de 20 milliards de francs de crédits d'engagement seront mis incessamment à la disposition des collectivités locales au titre des investissements du fonds routier pour les travaux d'aménagement de leur voirie.

Il espère, d'autre part, obtenir un adoucissement des mesures adoptées par la Caisse des dépôts et consignations et par le Crédit foncier pour les emprunts émis par ces collectivités.

Je ne peux que le féliciter de ces dispositions car je sais bien qu'il n'est pas personnellement en cause puisque les mesures contre lesquelles nous nous élevons sont uniquement le fait du ministère des finances et des affaires économiques.

Je veux profiter de cette interpellation pour rappeler à M. le ministre des affaires économiques et financières, par l'intermédiaire de M. le secrétaire d'État aux travaux publics que je prie d'être mon porte-parole, le projet de loi n° 1929 que j'ai déposé à nouveau le 24 mai 1956 avec quelques-uns de mes collègues, dont je tiens à rappeler les noms: MM. Alduy, Berthet, Arthur Conte, Devinat, Faggianelli, Gavini, Jacquet, Juskiewenski, Kir ,Lalle, Paquet, Penoy, Ramonet, Roclore, Trémoulet de Villers, Viallet et Pierre Vitter.

Par cet énoncé, on peut mesurer que l'accord au sein de l'Assemblée nationale est véritablement unanime. J'ajoute, me souvenant du vote émis en novembre dernier, que le groupe communiste avait compris que la motion préjudicielle que j'avais déposée défendait également, ce que l'on semble parfois oublier, nos petits chemins ruraux qui souffrent toujours beaucoup.

Le problème est ainsi honnêtement et clairement posé. Un grand nombre d'entre nous ne veulent plus permettre au Gouvernement de laisser se délabrer de plus en plus notre réseau routier: trop de victimes en sont la rançon.

Nous vous serions reconnaissants, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous faire connaître la position du ministère des finances, si vous en avez les moyens. Evidemment, la question est peut-être gênante, mais notre réseau routier représente un énorme potentiel d'activité et de richesse. De plus, sauver quelque 2.000 personnes de la mort et d'innombrables autres victimes cela représente une économie de plusieurs dizaines de milliards de francs.

Cet ensemble d'observations mérite donc considération et cette discussion doit se clore par un vote susceptible de servir les routes françaises.

M. Pierre Courant. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Pierre Henault. Volontiers.

M. Pierre Courant. Mon cher collègue, vous vous êtes plaint des nouvelles décisions prises par la Caisse des dépôts et consignations et par le Crédit foncier.

Je vous ai demandé la permission de vous interrompre pour indiquer, au nom des parlementaires qui ont été désignés par la commission des finances pour faire partie du conseil de surveillance — je souligne le mot — de la Caisse des dépôts et consignations, qu'il n'y a pas, en cette matière, de politique propre à la Caisse des dépôts ou au Crédit foncier, mais une politique générale du Gouvernement qui se traduit par des instructions que donne M. le ministre des finances à ces organismes.

Il existe même un projet de coordination de la politique du crédit tendant à instituer un comité commun déterminant les travaux à financer.

Pour l'instant, des instructions ont été envoyées par M. le ministre des finances à M. le directeur de la Caisse des dépôts. Le conseil de surveillance s'est borné, dans la limite étroite de ses fonctions et de ses droits, à faire observer que ces instructions ne pouvaient pas agir rétroactivement ni porter préjudice aux collectivités locales qui auraient déjà exécuté des travaux.

Nous avons obtenu cette sensible atténuation des décisions qui ont été prises et signifiées à la caisse des dépôts et consignations.

Comme vous l'avez d'ailleurs laissé envisager — mais je tenais à ce que cela fût dit d'une manière expresse — c'est M. le ministre des finances qui a pris ces dispositions et non pas la Caisse des dépôts.

M. Pierre Hénault. Je vous remercie de vos précisions. Permettez-moi de vous répondre.

J'ai fait allusion simplement à l'information parue dans la presse au sujet de la déclaration de M. le ministre de l'intérieur; mais je prends note bien volontiers des précisions que vous avez bien voulu apporter.

J'ai lu, comme vous-mêmes, mes chers collègues; le texte de MM. Lacaze et Besson, par lequel ils demandent au Gouvernement d'agir et je me déclare d'accord avec eux. Ils prendront sans doute acte de la réponse du Gouvernement dont ils semblent déjà se contenter.

Je crois que c'est très insuffisant, car nous ne pouvons plus considérer comme valable la loyauté des gouvernements successifs à l'égard du fonds routier et de la taxe sur les produits pétroliers. Depuis cinq ans, nous luttons pour obtenir ce qui est dû en faveur de nos routes et ce n'est pas une déclaration supplémentaire qui apportera une modification quelconque.

Mon ordre du jour va beaucoup plus loin. Il tend à demander au Gouvernement non pas de nous prodiguer de bonnes paroles — ce qui est sans doute appréciable — mais à déposer dans un délai de deux mois un projet de loi, ce qui serait mieux. J'espère que vous serez d'accord avec moi sur ce point.

Ce projet de loi tendra à créer un fonds spécial d'entretien, de réparation et de reconstruction des routes de France, étant entendu que les ressources prévues au paragraphe IV de l'article 3 de la loi 53-611 du 11 juillet 1953, seront affectées à ce fonds.

Je vous ai exposé quelles étaient ces ressources; je n'y reviens pas.

En votant l'ordre du jour que nous avons déposé avec nos amis, l'Assemblée nationale aura travaillé utilement pour l'entretien de toutes nos routes, et je n'oublie pas non plus, ainsi que je l'ai souligné, nos petits chemins vicinaux et ruraux reconnus, qui sont la hantise de toutes nos petites communes.

D'avance, je remercie l'Assemblée nationale du vote qu'elle voudra bien émettre. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. François-Benard.

M. François-Bénard (Hautes-Alpes). Mes chers collègues, j'ai relevé dans une étude technique cette formule qui semble devoir s'appliquer exactement au problème que je me propose de traiter brièvement devant vous: « Dans tous les secteurs de l'économie, sous les aspects les plus divers, les réalisations les plus remarquables des U. S. A. ne provoquent plus d'étonnement en France, car on a fini par admettre pour seule explication la différence d'échelle entre les deux pays ».

Le Gouvernement serait-il lui-même saisi de ce complexe et admettrait-il aussi que nous ne pourrons jamais aussi bien faire que nos amis dans la voie des réalisations modernes ?

Nous aurions peine à le croire si, en nous attachant précisément à cette notion d'échelle, nous n'y trouvions l'assurance qu'elle mène à une étude objective et à sa solution.

Je regrette l'absence du ministre des affaires économiques et financières ou du secrétaire d'Etat au budget, car je voudrais leur apporter une argumentation nouvelle aux objections que leur impose, *ne varietur*, l'impératif budgétaire.

Il ne saurait être question, en effet, de réaliser un programme routier qui soit disproportionné à nos besoins en axant notre étude sur les normes américaines.

Voyons les chiffres. Notre parc est actuellement de 4.150.000 voitures; il sera de 6.900.000 en 1965 car le Gouvernement et le commissariat général au plan ont eu raison de poursuivre une politique d'expansion de la construction automobile. Dans le même temps, le nombre des véhicules à deux roues, ces parents pauvres du progrès, passera de 4.280.000 à 7.500.000.

A cette époque, ce ne sera plus 60 millions de kilomètres qui seront annuellement parcourus mais 90 millions sur un réseau qui, s'il était proportionnellement développé, devrait dépasser du tiers les 80.000 kilomètres de routes nationales actuelles.

A la même date, le parc américain sera de 80 millions de véhicules qui parcourront 1.100 millions de kilomètres. C'est naturellement le seul point où les rapports sont identiques. Mais c'est aussi à partir de ce point que la notion d'échelle se pose. Là où les U. S. A. dépensent en investissement routier 82.000 francs pour une voiture, notre pays dépense 17.500 francs et de 5,60 par kilomètre, nous tombons à 1,20.

Si les rapports de populations sont 3,8; si les rapports entre les revenus nationaux sont de 9,1 et de 14,2 entre les parcs automobiles — ce qui, convenons-en, n'est pas écrasant — les rapports de dépenses entre les deux pays sont, eux, de 30,7 p. 100 pour les dépenses routières et — prêtez grande attention à ce taux — de 66,2 p. 100 pour les dépenses d'investissement.

Le fait est donc incontestable, c'est sur de telles disproportions qu'on peut affirmer qu'il n'y a pas de politique routière française.

En 1956, le montant total de nos dépenses est de 187 milliards de francs pour l'ensemble du réseau...

M. Félix Kir. N'oubliez pas l'effort des départements.

M. François-Bénard (Hautes-Alpes). Je vais y venir, monsieur le chanoine.

Dans ce montant de 187 milliards ne sont pas comprises les dépenses pour la police de la route ni pour la reconstruction des ponts détruits, soit 18 milliards de francs.

En conséquence, il convient de constater que, sur un total de 113 milliards de francs, budget entretien, 89 milliards sont affectés à l'entretien de 272.000 kilomètres de routes départementales et de 308.000 kilomètres de chemins vicinaux.

Le problème posé du décalage existant entre les frais d'équipement et d'entretien met donc surtout en évidence un fait d'une particulière gravité. Ainsi, nous dépensons plus pour le provisoire au détriment du neuf, jusqu'au jour où une possibilité de réfection s'affirmant de plus en plus impossible, notre réseau routier sera de moins en moins praticable.

Les routes ne sont-elles pas sans cesse en travaux ? Aussi ne répondent-elles plus aux besoins de la circulation moderne.

Si nous nous efforçons de maintenir cette politique du « coucou » pour un nombre sans cesse croissant d'automobiles, il est certain que nous arriverons à la catastrophe. Soixante pour cent des crédits d'ensemble pour l'entretien d'un réseau déjà insuffisant en France contre 15 p. 100 seulement aux Etats-Unis, voilà des chiffres qui traduisent l'étendue du problème.

Il en est des routes comme des immeubles : lorsque le gros œuvre est délaissé — c'est le cas de notre infrastructure actuellement — la maison devient très vite irréparable et les réparations coûtent si cher qu'il vaut mieux reconstruire.

Ne craignez-vous pas que la politique suivie jusqu'à maintenant — nous ne voulons pas nous souvenir de la cuisante leçon d'une politique semblable en matière de logements — ne nous conduise à la reconstruction totale de notre réseau routier ?

Revenons, si vous le voulez bien, à la comparaison des politiques routières entre la France et les Etats-Unis. Le rapport de nos revenus nationaux, ainsi que je viens de l'indiquer, est de 9 à 1, celui des dépenses routières totales de 30 et celui des investissements de 66 p. 100.

Mais aux U. S. A. les investissements routiers représentent le quart des investissements totaux, alors qu'en France ils ne représentent que 6,39 p. 100 seulement, ce qui signifie que, dans une politique constructive des investissements, les Américains considèrent ceux-ci comme essentiels et au premier chef comme rentables pour la nation.

Cette attitude ne provient pas de la richesse des Etats-Unis, mais elle est bien un facteur déterminant de l'expansion économique de ce pays. Elle serait d'autant plus valable dans les pays moins riches, tant il est vrai et préconisé par les économistes que ces pays doivent orienter leurs investissements dans les secteurs où ils sont directement et immédiatement rémunérateurs pour les investisseurs.

Ils permettent d'assurer l'expansion de branches économiques qui auront de larges prolongements tant en aval de leur domaine propre par la multiplicité des branches dont ils animent l'activité, qu'en amont par le fait qu'ils entraînent la prospérité d'activités auxquelles ils procurent l'expansion.

Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait croire et à l'inverse de ce qui se passe en France, c'est en consacrant au réseau routier une part considérable de leurs investissements que les Américains stimulent le développement de la circulation motorisée, qui entraîne l'essor de l'industrie automobile et de toutes les industries connexes, et qui contribue ainsi puissamment à la prospérité de la nation.

Bien sûr, M. le ministre des finances me dirait qu'à l'inverse des Etats-Unis, pour soutenir une circulation sans cesse croissante il nous faut sans cesse plus de devises, mais ne croyez-vous pas que nous avons besoin de routes aussi pour récolter des devises ? La route n'est-elle pas un support essentiel du tourisme pris en tant que facteur économique, et l'expansion du tourisme n'est-elle pas fonction de l'expansion et de l'amélioration du réseau routier ?

Il faut prendre conscience, comme l'a justement retenu dans ses objectifs le troisième plan de modernisation, que lors de la mise en service sur les lignes aériennes d'appareils Boeing, des centaines de milliers de nouveaux touristes vont venir en Europe et qu'il nous appartient de les retenir le plus longtemps possible dans notre pays, qui ne manque pas de sites à admirer, de régions ou de stations où le séjour est fort agréable ; mais plaise au ciel que nous ne manquions pas de routes pour cela.

Or, les routes ne s'improvisent pas. Il est grand temps d'y penser si nous voulons être prêts en 1959.

Déjà, l'année prochaine, l'exposition de Bruxelles va permettre à un grand nombre d'étrangers de traverser notre pays. Aussi, ne croyez-vous pas qu'il est grand temps de faire d'autre publicité pour les routes françaises que la publication quotidienne des bulletins d'accidents mortels ?

D'un autre côté, la voiture automobile n'est-elle pas, pour le Français qui la possède, le signe de la productivité de son pays ? N'est-ce pas l'accroissement de son revenu présent ou à venir qui lui permet de l'acquérir ? N'est-ce pas le stimulant indispensable pour poursuivre cette productivité ?

J'estime qu'il faut être sensible aux symboles, et je demanderai à M. le ministre des finances de l'être. Ce n'est pas par hasard, je crois, que tout à côté de nous Henri IV domine de sa statue la salle des conférences, et la situation économique et financière qu'il trouvait, en échangeant Paris pour une messe, ne devait pas être meilleure que celle que dépeint M. Ramadier à l'heure actuelle.

Or, cela n'a pas empêché Henri IV de promettre à chaque famille, en tête d'un programme politique de redressement économique, la poule au pot dominicale.

Ne croyez-vous pas que le Gouvernement serait de son côté bien inspiré de promettre à nos compatriotes, pour leur famille et leurs loisirs, en guise de poule au pot, DS, Aronde ou Dauphine ? (*Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Mesdames, messieurs, je voudrais répondre à M. Besson ainsi qu'à ceux des orateurs qui sont intervenus après lui ; mais je dois dire — ce sera ma première observation — que j'ai le sentiment que le principal interpellé n'est pas présent et que l'on m'a surtout apporté des éléments pour grossir et améliorer un dossier que, sans doute, je n'ai pas su moi-même, jusqu'à présent, présenter avec suffisamment de conviction et de talent.

Je dois dire aussi que j'ai été sensible aux éloges qui ont été adressés au personnel que j'ai l'honneur de diriger et qui fait incontestablement, avec des moyens extrêmement réduits, un effort magnifique. Cet effort est, je puis le dire, par les résultats obtenus, hors de proportion avec les maigres moyens qui nous sont dispensés. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Besson, M. Quinson et d'autres orateurs ont longuement parlé des accidents. Les chiffres qui ont été donnés sont parfaitement exacts et redoutables dans leur exactitude. J'aurais d'autant plus mauvaise grâce à les contester qu'ils ont été, je crois, empruntés pour la majeure partie aux études faites de façon très minutieuse et très méthodique par mon propre ministère.

Toutefois, il me paraît nécessaire de donner quelques précisions.

M. Besson, utilisant le classement des accidents par catégorie, a rappelé que, s'il est établi que 250 causes sont à l'origine de 100 accidents — car un accident peut avoir, et a, d'ailleurs, le plus souvent plusieurs causes — 116 accidents incombaient à l'homme, 124 au milieu, c'est-à-dire à l'heure, aux conditions atmosphériques, à la configuration des lieux, à la disposition de la route ; il en a tiré cette conclusion que ce sont des routes que viennent la plupart des accidents. Il y a là un pas que je voudrais inviter l'Assemblée à ne pas franchir aussi vite.

M. Félix Kir. Il y a même une erreur, car le Français est essentiellement indiscipliné et ne respecte pas le code de la route, c'est là le point essentiel.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Si un accident survient alors qu'une voiture roule trop vite sur une chaussée humide, on dit que c'est la faute de la route, alors que, incontestablement, l'accident doit être imputé au conducteur qui a exagéré la vitesse dans des conditions où il ne l'aurait pas dû.

D'autre part, souvent, je ne dis pas toujours, quand un accident se produit parce qu'on a manqué un virage, c'est la configuration même de la route qui est incriminée comme la cause de l'accident, mais il est bien évident que l'automobiliste pouvait tenir compte de l'existence de ce virage.

Je ne dirai pas, comme je l'ai entendu prétendre quelquefois, que plus la route est mauvaise, moins il se produit d'accidents parce qu'on est obligé d'aller très doucement. Cela serait un argument incontestablement à la fois contraire au vrai bon sens et aux bases les plus élémentaires du progrès économique ; mais il est indispensable de rappeler ces faits, car je considère qu'en matière de sécurité routière le facteur humain reste, quelles que soient les autres causes, un élément de première importance.

Pour nos routes, je n'ai, hélas ! rien à reprendre aux chiffres qui ont été évoqués. Je ressens le premier la cruelle insuffi-

sance de ces crédits et je ne nie pas que ceux qu'on a cités pour les travaux routiers des Etats-Unis soient incomparablement plus importants que les nôtres. J'ajoute même que le crédit de 2.500 milliards consacré pour un an à l'ensemble du réseau routier des Etats-Unis, dont a parlé tout à l'heure un de nos collègues, est inférieur à la réalité, d'après les renseignements que j'ai obtenus il y a quelques semaines, car on parle, pour l'année 1957, d'un ensemble de dépenses routières aux Etats-Unis de l'ordre de 3.000 milliards.

Or, je dispose pour cette année, vous le savez, de moins de 17 milliards de francs pour l'entretien des routes nationales. A cela s'ajoutent les crédits prévus pour la voirie départementale et vicinale. Par ailleurs, sont consacrés à des aménagements, à des modernisations et à des travaux neufs d'équipement les crédits du fonds routier, dont, cette année, la dotation, à la suite d'un vote du Parlement, s'élève, pour les routes nationales, à 28.500 millions de francs.

Ce crédit n'est certes pas négligeable, et il faut y ajouter la dotation des différentes autres tranches du fonds routier.

Je précise, en effet, à l'adresse de M. Quinson, qu'il existe un fonds urbain, géré par les soins du ministre de l'intérieur, doté cette année d'environ 3 milliards de francs de crédits, et qu'au surplus, répondant à son appel en faveur de la région parisienne, j'ai accepté que soient prélevés sur le fonds national certains crédits pour collaborer à l'éclairage des grandes routes de la banlieue parisienne afin de donner à ces routes autant que possible un éclairage uniforme, car la disparité de l'éclairage entre deux communes peut aussi être une cause d'accident.

Mais qu'avons-nous fait ? Evidemment, les crédits sont insuffisants. Ils n'en représentent pas moins un effort considérable, et c'est à ce propos que j'ai fait tout à l'heure l'éloge d'un personnel qui a tant fait avec d'aussi faibles moyens.

Au cours du plan quinquennal qui vient de s'achever, qui était le premier, nous avons élargi plus de 2.500 kilomètres de chaussée, ce qui représente un accroissement de quatre millions de mètres carrés donné aux chaussées des routes nationales. Nous avons créé de toutes pièces plus de 900 kilomètres de routes, représentant huit millions de mètres carrés de béton, de terrassement, de travaux de toutes sortes.

En outre, 596 ponts nouveaux ont été aménagés sur les routes, 338 ponts ont été élargis ou renforcés et, enfin, j'insiste sur ce qui a déjà été fait pour aménager ou améliorer les points noirs qui, par suite de leur configuration, constituent des occasions d'accidents plus fréquents.

Entre 1955 et 1957, plus de 3 milliards de francs ont été dépensés à cette seule fin. J'ai, bien entendu, l'intention d'accroître les dépenses de cette nature autant qu'il me sera possible de le faire, car on estime que les travaux déjà exécutés dans ce domaine ont permis d'éviter des accidents qui auraient causé la perte de près de deux cents vies humaines et fait 2.000 blessés par an.

Voilà une part de ce que nous avons fait, de ce que nous envisageons de faire.

J'en viens maintenant à l'autre problème évoqué par chacun des orateurs qui m'ont précédé et qui me paraît, en effet, s'imposer, celui des autoroutes.

Peu de réalisations dans ce domaine, j'en conviens, puisque, à l'heure actuelle, à peine 70 kilomètres d'autoroutes sont en service effectif et 156 kilomètres sont en cours d'exécution; 200 kilomètres environ seront de toutes façons mis en service d'ici quelque temps.

Nous sommes bien loin, je l'avoue, des 5.000 kilomètres d'autoroutes qui ont été demandés et qui sont sans doute nécessaires et des 2.000 kilomètres qu'une décision gouvernementale de 1955 avait classés en première priorité.

Mais je suis bien obligé d'indiquer que, quels que soient les efforts réalisés avec les ressources dont nous disposons, il arrive un moment où l'on ne peut pas aller plus loin.

Les travaux actuellement en cours portent essentiellement sur ce que nous appelons les autoroutes de dégagement, qui peuvent commencer à l'intérieur même des villes.

A ce sujet, j'attire l'attention sur la décision que j'ai fait prendre au comité du fonds routier de ne pas s'attacher trop strictement dans la traversée d'une ville, au classement des voies susceptibles de relever de ce fonds.

En effet, il est évident qu'à l'intérieur des villes, par suite de l'évolution, des circonstances, des modifications du commerce ou de la structure économique de la ville, telle rue est devenue essentiellement passagère alors qu'elle n'a jamais été une route nationale, qu'elle n'est souvent qu'une voie urbaine, et qu'inversement des routes classées nationales n'ont en réalité qu'une valeur de circulation intérieure à la ville.

Cela nous permettra de décider un certain nombre d'opérations; je souhaiterais, je l'avoue, en faire davantage. Je pense en particulier à une opération spécialement importante, à un travail effectué uniquement à l'intérieur d'une très grande ville et portant sur plusieurs milliards de francs. J'avais espéré que mon projet serait accueilli avec plus d'empressement; or le cadeau que l'Etat voulait faire à cette ville ne semble pas recueillir tous les suffrages.

Je le regrette.

En tout cas, il est bien entendu — et je réponds ici à une question souvent posée — que pour toute construction d'autoroute de dégagement, pour tout ouvrage destiné à faciliter la circulation à l'intérieur ou au voisinage immédiat d'une ville, il ne peut pas être question d'une opération à péage, car ces travaux correspondent à des nécessités d'une telle ampleur et d'une telle généralité qu'ils impliquent évidemment un financement public.

Il n'en est pas de même pour les grandes autoroutes de jonction qui constituent l'essentiel du fameux programme de 2.000 kilomètres.

Je n'ai personnellement aucun goût pour le péage. Je me suis résigné à l'accepter pour un projet dont la réalisation était en cours avant mon arrivée au ministère: celui de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur. D'autre part nous constituerons le 30 avril la société de l'autoroute de la vallée du Rhône. Et si j'envisage le péage pour cette opération c'est uniquement parce que je ne peux pas faire autrement. Le problème qui se pose — j'ai eu l'occasion de le dire aux collectivités locales qui m'ont compris et entendu — n'est pas de savoir, si l'on construira une autoroute avec ou sans péage, mais bien s'il y aura une autoroute à péage ou pas d'autoroute du tout. C'est pourquoi nous nous orientons actuellement vers la constitution de ces sociétés.

Dans le cas de l'autoroute Metz-Thionville, dont la construction va pouvoir commencer incessamment, j'ai pu éviter le recours au péage, parce que, pour cette autoroute relativement courte, le concours escompté de la part des collectivités locales sera suffisant et qu'ainsi le fonds routier pourra faire l'effort financier complémentaire.

Je tenais à dire cela; car si l'on devait me désigner comme l'auteur du rétablissement des péages moyenâgeux, je plaiderais peut-être coupable mais en précisant que ce qui m'a paru le plus nécessaire, c'était de faire des routes.

J'en viens maintenant au problème de la machine, car la machine aussi peut être une cause d'accidents. Il importe d'établir une réglementation concernant les véhicules eux-mêmes et aussi de s'assurer que cette réglementation a été respectée.

En matière de réglementation, des dispositions ont déjà été prises; certaines sont fort anciennes, d'autres sont de date beaucoup plus récente. Parmi les propositions de réforme du code de la route que nous avons soumises, M. le ministre de l'intérieur et moi-même, au conseil d'Etat, figurent certaines dispositions plus précises concernant notamment les rétroviseurs.

Pour le freinage, un arrêté du 18 août 1955 fixe les conditions dans lesquelles il doit être assuré et les exigences quant à son efficacité proprement dite.

D'autres dispositions rendent obligatoires l'utilisation de dispositifs ralentisseurs sur les véhicules lourds.

Une autre question est également très délicate. Vous n'ignorez pas que, proportionnellement, les accidents les plus nombreux surviennent le soir ou après la tombée de la nuit.

Aux prescriptions extrêmement complètes concernant l'éclairage et la signalisation des véhicules, édictées par un arrêté d'application du code de la route, se sont ajoutées, en août 1956, des mesures nouvelles concernant les véhicules agricoles et le matériel de travaux publics.

M. Félix Kir. Il faut penser aussi aux bicyclettes qui ne sont pas éclairées à la tombée de la nuit.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'y viendrai, car le problème des « deux roues » mérite à lui seul un développement particulier.

On peut joindre au problème de la machine celui de la limitation de la vitesse.

M. Besson n'y est pas favorable. Personnellement, je considère que ce ne serait certainement pas une panacée, car la vitesse absolue, si j'ose dire, ne signifie rien. Telle vitesse, qui est dangereuse avec une petite voiture ou une voiture en mauvais état mécanique, est, au contraire, parfaitement normale pour une voiture plus puissante et mieux équilibrée.

Voilà, me semble-t-il, des vérités incontestables. Si l'on voulait être parfaitement objectif en matière de limitation de vitesse, il faudrait diversifier considérablement les vitesses limites en fonction des différents types de voitures.

Si des limitations de vitesse peuvent et doivent être envisagées dans certaines conditions et sur des parcours parfaitement déterminés en vue de répondre à des exigences d'un caractère précis, je serais enclin à penser que la faible efficacité, selon moi, de ces limitations généralisées serait plus que compen-

sée par les inconvénients qui en résulteraient, notamment du point de vue du développement de l'industrie automobile.

Et nous voici amenés au problème essentiel: celui de l'homme.

Il est incontestable que le facteur humain joue, en matière d'accident d'automobile et, par conséquent, dans la recherche de la sécurité routière, le premier rôle.

Je ne dirai que quelques mots des défaillances dues à l'état physique des conducteurs. Indépendamment des examens médicaux prévus pour la délivrance de certaines catégories de permis, un nouvel examen médical peut toujours être prescrit par les commissions de retrait du permis de conduire. Il est envisagé d'apporter plus de sévérité dans ce contrôle.

Certaines dispositions du projet de modification du code de la route, dans le cas où des examens périodiques sont prévus, vont dans le même sens.

Des médecins ont, à maintes reprises, attiré mon attention sur cet aspect du problème, compte tenu, notamment, de l'existence d'affections dangereuses que les conducteurs atteints ignorent souvent eux-mêmes. Je continue à rechercher, en dehors des dispositions de l'article 128 du code de la route et des modifications de détail auxquelles je viens de faire allusion, les moyens les plus propres à assurer un contrôle aussi efficace que possible de la capacité permanente du conducteur automobile dans ces cas.

Mais, comme vous, j'ai trop l'habitude de conduire sur la route pour ne pas reconnaître que la principale cause des accidents réside dans l'inobservation flagrante des règles élémentaires du code de la route.

M. Félix Kir. C'est exact!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je dirai même plus: c'est l'absence du moindre sentiment de courtoisie et de politesse qu'il faut dénoncer. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

L'homme le mieux élevé et le plus poli dans ses relations ordinaires devient souvent intolérable, grossier et provocant quand il est au volant d'une voiture.

Lorsque l'impolitesse n'est que verbale — ce qui est fréquent — elle est évidemment regrettable, mais peut conférer un certain pittoresque à la conduite des véhicules. (*Sourires.*)

Il en est malheureusement une autre forme, que j'appelle le sans-gêne, et qui pousse l'automobiliste à se faufiler dans n'importe quelles conditions, en se moquant non seulement du code de la route, mais encore des règles de courtoisie qu'il applique cependant scrupuleusement dans ses relations normales.

Nous ne pouvons pas grand'chose contre cet état d'esprit. Les mesures à prendre sont en grande partie du ressort du ministre de l'intérieur qui reviendra sur ce sujet.

Je formulerai toutefois quelques remarques. En premier lieu, je demande au Parlement de ne pas trop accabler systématiquement le Gouvernement, puisque est déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale depuis 1948 un projet de loi sur la circulation routière ayant pour objet de prévoir les pénalités afférentes aux différentes infractions possibles au code de la route. On m'a dit qu'il pourrait être bientôt discuté. Je l'espère et j'en suis très heureux; mais il aura fallu huit ans pour qu'il le soit. Ce n'est cependant pas une question de peu d'importance, puisqu'il s'agit de remplacer la loi de 1851 sur la police du roulage. Si cette loi, qui réglait la police de la circulation routière à l'époque était vraisemblablement bien adaptée à cette fin en 1851, personne ne peut contester qu'elle ait besoin d'être singulièrement aménagée en 1957.

Le projet de loi soumis au Parlement aura surtout pour effet une définition plus précise des pénalités applicables dans chaque cas et un accroissement de l'importance de ces pénalités. On peut estimer qu'il ne va peut-être pas tout à fait assez loin, mais nous en reparlerons, je l'espère, bientôt, lorsque vous aurez vous-mêmes entrepris la discussion de ce texte en séance publique.

Quant aux modifications au code de la route dont je parlais il y a un instant, elles ont nécessité entre les divers ministères intéressés d'assez longues conférences qui ont abouti à la présentation au conseil d'Etat d'un texte en cours d'examen, et dont je vous ai déjà dit quelques mots.

Dans un ensemble de dispositions qui, pour la plupart, ont pour objet des modifications de détail dont certaines ont déjà été évoquées, celles qui concernent les deux roues méritent une mention spéciale. J'y reviendrai.

Par ailleurs, et sans que cela apparaisse dans les dispositions nouvelles du code, il a paru utile à mon collègue de l'intérieur et à moi-même d'unifier, pour tous les départements, la procédure du retrait du permis de conduire. Il faut être sévère, c'est juste, mais il ne faut pas cependant donner le sentiment de l'injustice ou de l'incohérence. Ce qui est vrai — je ne dirai pas en deçà des Pyrénées, mais en deçà d'un fleuve — doit l'être aussi au delà lorsque ce fleuve constitue la limite de deux départements.

Par ailleurs, les sanctions ne peuvent pas s'appliquer brutalement pour une faute donnée sans l'appréciation des circonstances et, en particulier, du caractère de récidive de l'infraction. Il faut pouvoir constater les récidives.

Certaines dispositions existantes à cet égard ne sont peut-être pas exactement appliquées. Nous envisageons de créer ce qu'on appelle « le casier de l'automobiliste ». Il serait constitué par un fichier central tenu par l'organisme chargé de la délivrance des permis. Cependant cette mesure implique quelques petites difficultés financières, car elle nécessite une dépense de quelques millions de francs. J'espère, grâce à la compréhension du ministre des affaires économiques et financières, pouvoir les engager ou, à défaut, obtenir la contribution de ceux qui ont tout intérêt à voir réduire le nombre des accidents: les compagnies d'assurances.

J'avoue que j'ai été assez impressionné par le système américain que je ne souhaite pas voir adopter actuellement en raison de ce qu'on peut appeler sa brutalité. Cependant il faut bien admettre qu'il présente une très grande efficacité, et il convient de le réserver comme dernier recours.

Ce système, tel qu'il fonctionne dans l'Etat de New-York, est le suivant: au dos du permis de conduire, renouvelable obligatoirement tous les deux ans, il y a trois cases: quand est constatée une première infraction grave, elle est inscrite dans la première case. Quand trois infractions ont été commises, le permis de conduire est retiré jusqu'au moment où il sera normalement à renouveler.

Ce sont là des dispositions très sévères. J'espère qu'il ne sera pas nécessaire d'y recourir.

Je m'excuse de retenir encore l'attention de l'Assemblée sur un dernier point: la circulation des véhicules à deux roues.

Que cette circulation pose un problème, les chiffres d'accidents le montrent. Sur 10.000 morts, total approximatif pour 1956, 2.500 sont des automobilistes, 2.500 des piétons et 5.000 des utilisateurs de véhicules à deux roues, depuis la bicyclette jusqu'à la plus lourde motocyclette.

Bien sûr, on peut employer un moyen que je signale immédiatement pour éviter qu'on me reproche dans un instant de l'avoir oublié: l'aménagement de pistes cyclables pour les véhicules à deux roues. Nous avons fait construire un certain nombre de pistes, beaucoup moins nombreuses qu'il ne le faudrait. Nous en ferons d'autres, mais les routes ne sont pas toujours faciles à élargir, et il ne faut jamais aménager des pistes mal conçues et dangereuses.

D'ailleurs, même si ces pistes existent, elles ne remédieront pas à l'extraordinaire imprudence de certains utilisateurs de véhicules à deux roues.

C'est pourquoi, contrairement à ce que pense M. Besson, je ne crois pas que l'institution du permis soit une mesure condamnable.

Bien sûr! il ne s'agit pas, pour le postulant au permis de conduire un véhicule à deux roues d'une cylindrée supérieure à cinquante centimètres cubes — car tel est le point de départ — de démontrer qu'il sait conduire ce véhicule. La caractéristique même d'un véhicule à deux roues fait que, du moment qu'on s'y tient en équilibre, on sait conduire! Mais on a le droit d'exiger que le conducteur ait au moins, du code de la route, des notions élémentaires. (*Applaudissements au centre et sur plusieurs bancs à gauche et à droite.*)

Et vraiment je ne saisis pas les craintes de certains qui sont venus me dire que je risquerais de mettre en cause l'activité des constructeurs, car je crois, au contraire, que plus nous réduirons le nombre des accidents et plus nous inciterons de jeunes gens et de jeunes filles à utiliser ces véhicules, plus nous les aiderons à obtenir l'autorisation de leurs parents.

C'est un fait que tels véhicules qui ont eu un immense succès, qui s'est manifesté, à la fois, par leur abondance dans nos rues et sur nos routes et par la quantité record d'accidents dont ils ont été l'occasion, sont aujourd'hui en nombre beaucoup moins grand parce qu'ils ont fini par apparaître comme dangereux.

Je crois que le danger réside dans la manière de conduire et qu'exiger un permis de conduire accordé en fonction de la connaissance du code de la route n'est pas excessif.

Si, comme on le demande très justement, nous développons dans les écoles la connaissance du code de la route (*Très bien! très bien! à droite*), entreprise à laquelle je souhaite contribuer de toutes mes forces, le permis, que l'on donnera quelques années après la sortie de l'école, prouvera au moins que toutes ces leçons n'ont pas été oubliées. Ce sera, aussi l'occasion de rafraîchir des connaissances antérieurement acquises.

Quant à la licence, je dois dire franchement que je m'y suis résigné pour une simple raison d'ordre psychologique, à savoir que plusieurs millions de personnes conduisent depuis des années des cyclomoteurs, des scooters, des vélomoteurs et

que leur demander, aujourd'hui, de subir les épreuves du permis de conduire soulèverait naturellement leurs protestations.

Il m'est apparu que cette licence réserve l'avenir. Je voudrais la voir délivrer le plus facilement possible; elle est prévue dans le projet de modification du code de la route, mais ne pourra devenir effective que le jour où le Parlement nous aura autorisés à percevoir la taxe nécessaire à la couverture des frais de délivrance, c'est-à-dire quelques centaines de francs. Elle permettrait au moins de mettre hors d'état de nuire ceux qui, par leur comportement sur la route, constituent un danger public.

Telles sont, mesdames, messieurs, les principales observations que je voulais présenter dans le domaine qui me concerne plus spécialement.

J'ajoute pour finir que, même si nous avons des préoccupations financières graves — que je suis quelquefois tenté de méconnaître, lorsque je considère l'importance des besoins des services dont j'ai la responsabilité, mais qui, hélas ! sont réelles — l'entretien et le développement du réseau routier de notre pays ne m'en apparaît pas moins comme une nécessité vitale.

Et je partage cette idée, émise, je crois, par M. Benard comme par M. Besson, que la route est un facteur de prospérité, non seulement au regard des industries qui vivent grâce à elle, mais aussi sur le plan des rentrées de devises, préoccupation très pressante aujourd'hui. Le tourisme, si nous savons le développer, peut constituer l'une de nos industries exportatrices les plus riches d'espérances. Or, pour que les touristes étrangers aient le goût de venir en France, il faut qu'ils puissent y circuler sur un réseau routier moderne et sûr.

C'est pourquoi je suis heureux de cette interpellation et je souhaite que nous puissions, ensemble, en dépit de toutes les difficultés, continuer l'effort de développement et de construction d'un réseau routier à la mesure des besoins de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute suspendre la séance pendant quelques instants ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq minutes, est reprise à dix-sept heures quarante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Mesdames, messieurs, le drame de notre époque, c'est qu'il n'est pas possible de discuter du problème de la circulation routière sans ouvrir nécessairement le dossier douloureux des accidents de la route. Ces deux questions sont, dans une large mesure, liées l'une à l'autre.

Depuis quelques années, la progression de la circulation en France est considérable: en 1930, à peine un million de véhicules; actuellement, un parc de 5.500.000 véhicules et tout permet d'en prévoir plus de six millions en 1960.

La presse nous apprend qu'en janvier 1957 il a été construit et vendu 7.157 voitures de plus qu'en janvier 1956. Loin de diminuer, chaque mois, les chiffres révèlent une augmentation permanente.

Plus de 3.800.000 voitures particulières de moins de cinq ans circulent sur nos routes.

A ces voitures légères s'ajoutent plus de 1.700.000 camions et cars qui sont toujours plus lourds, plus rapides et plus encombrants.

Les poids lourds français sont d'ailleurs les plus lourds du monde. Leur poids par essieu est supérieur à celui qui est admis aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, ce qui, étant donné l'état de nos routes, est loin, chacun en conviendra, d'être une particularité heureuse.

Pour les engins à deux roues motorisés, motocyclettes, vélomoteurs, scooters, cyclomoteurs, le chiffre a été de 3 millions 300.000 en 1954 et de 4.210.000 en 1955. La fabrication et la vente augmentent sans cesse.

Il s'agit là d'un phénomène social de notre temps dont les conséquences, à tous points de vue, sont considérables.

Pour une large part, c'est le résultat d'une situation économique qui contraint les travailleurs à des déplacements entre leur résidence et le lieu de travail. A mesure que les centres industriels grossissent, il est certain que les travailleurs logent de plus en plus loin du lieu de leur emploi. C'est un facteur qui, parmi tant d'autres, contribue à l'accroissement de la circulation et que nous ne pouvons pas négliger.

Ce qui est vrai pour la ville l'est également, pour d'autres raisons, à la campagne.

Ainsi, l'automobile est un facteur de progrès et de prospérité, tout en étant pour la majorité des Français un outil de travail. Le trafic touristique lui-même, pour une large part, ne doit pas être considéré comme un luxe mais, dans les conditions de la vie trépidante et épuisante des cités, comme un remède indispensable à l'équilibre moral et physique de l'homme.

Enfin, la circulation routière a un intérêt économique considérable pour le transport des marchandises à domicile.

Malheureusement, la progression de la circulation automobile, qui devait nous satisfaire, s'accompagne de catastrophes qui se chiffrent par centaines de milliers chaque année. Nous assistons à la multiplication affolante d'hécatombes chaque jour plus sanglantes et plus meurtrières pour l'homme: 4.540 tués en 1951; 7539 en 1954; 8173 en 1955 et près de 10.000 en 1956.

Combien en 1957 ? On n'ose pas y songer.

Et les services routiers ne considèrent comme tués par accident que ceux qui meurent sur le coup ou qui décèdent dans les trois jours suivants. Passé ce délai, ils ne sont plus compris, dans les statistiques, parmi les tués accidentels. On peut donc affirmer que le nombre des morts est très supérieur aux chiffres annoncés officiellement.

Mais, outre les tués, il y a les blessés graves. Nombreux sont ceux qui demeurent infirmes pour le reste de leur vie et qui deviennent une lourde charge pour la collectivité. Et je ne parle pas des souffrances qu'ils endurent.

Chaque année, le nombre et la gravité des accidents augmentent.

Une telle évolution est-elle inéluctable ? Le développement de la motorisation doit-il s'accompagner de la perte d'un plus grand nombre de vies humaines ? Nous ne le pensons pas. Des remèdes efficaces peuvent et doivent être rapidement appliqués.

Or, il est indiscutable que ce qui est fait depuis plusieurs années est nettement insuffisant et ne correspond pas du tout aux nécessités.

De temps à autre, la presse nous informe de quelques mesures qui sont décidées par le ministère des travaux publics, car les choses se passent ainsi: la commission des moyens de communication discute de rapports ayant trait à la circulation et les vote. L'Assemblée, saisie, quelque fois les adopte, mais jamais le ministère n'en tient compte.

A la commission, nous sommes tous conscients de notre responsabilité, mais nous avons aussi le sentiment que, pour le ministère, nous sommes qualité négligeable.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Pas du tout.

M. Marcel Noël. Il y a mieux encore.

De temps en temps, nos ministres font des déclarations à la presse sur leurs intentions en matière de circulation, sans même en avoir préalablement donné connaissance à la commission.

De temps à autre également, la presse nous apprend des décisions prises par les ministres des travaux publics et de l'intérieur.

Nous sommes quelquefois heureux de ces initiatives, mais nous regrettons de constater que rarement nos propositions sont prises en considération et qu'on semble surtout vouloir les ignorer.

Il est facile de se rendre compte que les mesures que vous prenez ne sont que des palliatifs d'ordre secondaire, qui permettent peut-être aux responsables de tranquilliser leur conscience, mais qui ne mettent pas les conducteurs à l'abri des dangers.

Vos services de police, sur lesquels vous fondez toute votre politique de la circulation, sont nettement insuffisants, puisqu'ils contrôlent à peine 10 p. 100 des chauffeurs en défaut. Le bilan publié chaque lundi démontre de façon irréfutable que la surveillance et la peur du gendarme ne suffisent plus pour assurer la sécurité indispensable.

Il y a, au malaise actuel, des raisons beaucoup plus graves que l'indiscipline ou l'imprudence.

Certes, nous ne sous-estimons pas les excès de vitesse et la folie des dépassements. Nous ne sommes pas opposés à ce que des peines sévères punissent les fous et les imprudents. Mais, pour nous, la cause essentielle des accidents réside d'abord dans l'insuffisance de notre réseau routier. C'est à cette insuffisance surtout que sont dus les malheurs de la circulation. Nos routes ont vingt ans de retard et ne répondent plus du tout aux besoins actuels. Nous affirmons, sans crainte d'être démentis, que l'élargissement de nos routes nationales sauverait à lui seul cinq mille vies humaines par an, sans compter les blessés et le coût du matériel détruit. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Oui! la sécurité dépend pour une grande part de la largeur et de l'état de la chaussée. Il faut adapter notre réseau routier à la circulation actuelle; la sécurité des Français est au prix de routes plus larges, plus dégagées, plus « roulantes », plus sûres.

Où en sommes-nous dans ce domaine ?

Remontons seulement à quelques années en arrière. Après une activité très ralentie pendant la guerre, il ne fut pratique-

ment rien entrepris jusqu'en 1951. Or, déjà en 1951, le volume de la circulation rattrapait le chiffre de 1938.

En présence de cette situation fut créé le fonds spécial d'investissement routier, par la loi du 30 décembre 1951. Ce fonds, alimenté par un prélèvement de 22 p. 100 sur les taxes perçues sur les carburants routiers, avait fait naître beaucoup d'espérance chez toutes les personnes s'intéressant aux problèmes de la route.

Malheureusement, depuis son existence, le fonds routier a été spolié d'une façon scandaleuse par les gouvernements successifs. Il n'a reçu en cinq ans que 96 milliards de francs au lieu des 157 milliards qui avaient été prévus. La différence a été orientée vers d'autres destinations certainement moins rentables et moins utiles.

Non seulement le fonds routier n'a pas obtenu les subventions insuffisantes prévues mais il a dû prendre à sa charge la reconstruction des ponts détruits, ce qui n'était pas envisagé à l'origine.

Les crédits alloués pour l'entretien des routes se sont élevés à 17.125 millions de francs en 1949, à 18.700 millions en 1956, à 16.830 millions en 1957. Par ailleurs, est intervenue la suppression d'emplois d'agents, remplacés par des auxiliaires payés sur les crédits de travaux.

Voilà une belle politique!

Ainsi, vous prélevez sur le fonds routier des sommes considérables, vous détournez les fonds qui lui reviennent et vous diminuez les crédits ordinaires au lieu de les augmenter.

Vous poursuivez là une politique d'inconscience coupable de réduction des moyens alors que, au contraire, tout commande le recours à des moyens nouveaux et plus puissants.

Depuis la guerre, la technique routière s'est transformée de façon révolutionnaire. D'artisanale elle est devenue industrielle en raison des besoins croissants de la circulation. Les routes qui suffisaient autrefois cèdent aujourd'hui, il faut les calculer et les exécuter avec plus de souci, avec plus de soin. Des techniques nouvelles apparaissent.

Le travail, autrefois manuel, est fait maintenant avec un matériel mécanisé puissant.

L'activité d'une telle industrie, comme celle de toutes les autres, doit être préparée et contrôlée avec soin.

Or, en raison de la situation faite aux services des ponts et chaussées, les projets routiers sont, dans bien des cas, insuffisamment étudiés. Il est notoire que, dans vos services, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les services des ponts et chaussées, les bureaux d'études recrutent des dessinateurs qui sortent des écoles. Payés 25.000 ou 30.000 francs par mois, ils quitteront l'administration, dès que leur formation pratique sera suffisante, pour l'industrie privée où ils seront payés le double.

De ce fait, l'exécution des travaux n'est que très rarement contrôlée par l'administration.

La conséquence de cette façon de faire est que les travaux coûtent plus cher, l'étude approfondie d'un projet permettant dans certains cas une économie de l'ordre de 30 à 50 p. 100.

Nous pouvons affirmer que c'est par milliards de francs, chaque année, que des économies pourraient être faites si l'on donnait des moyens plus larges aux services des ponts et chaussées.

Il faut, en outre, dénoncer comme un scandale le fait qu'une part importante de la mise au point des projets et du contrôle de l'exécution soit laissée au soin des entreprises et des bureaux d'études privés qu'elles contrôlent.

Cette situation n'est d'ailleurs pas pour nous surprendre en raison d'un autre aspect, parallèle, du problème.

Actuellement, certains trusts sont les rois des travaux routiers. On y trouve les gros intérêts pétroliers: Shell, dont dépend la société routière Colas; Pétrofina dont dépend la société chimique et routière de la Gironde. Les sidérurgistes de Wendel et Sidelor contrôlent la société Cochery, etc.

Les grands travaux donnent lieu à des ententes entre grosses entreprises qui se répartissent les marchés à l'amiable. Les services des ponts et chaussées qui ne peuvent pratiquement plus faire exécuter des travaux en régie — dont l'extension est arrêtée depuis 1947 — ne sont plus en mesure de vérifier avec tout le soin désirable la composition des prix des entreprises qui font ainsi des profits considérables.

Il y a donc un intérêt énorme, non pas à restreindre les crédits alloués aux ponts et chaussées, mais au contraire à les augmenter. Il y a intérêt également à accorder une rémunération plus normale aux personnels qualifiés du service des routes et à ne pas refuser systématiquement de donner satisfaction à leurs revendications les plus légitimes.

Ici, je voudrais souligner, en passant, le cas si souvent soulevé des agents de travaux et des conducteurs de chantiers que vous refusez de classer dans la catégorie B, service actif, bien que leur travail soit très pénible.

Il est vrai que, dans les modes de transport autres que les transports routiers, on diminue d'une façon considérable le nombre des accidents par l'amélioration de la qualité du personnel. Mais il est vrai aussi qu'on parvient à ce résultat par l'amélioration permanente de l'infrastructure.

Il faut mettre au point un programme national tendant à élargir nos routes principales jusqu'à permettre le passage de deux voitures dans chaque sens. Il faut couper les arbres dont la présence ne s'impose plus pour l'assainissement des chaussées aujourd'hui bitumées. Nos routes y perdront peut-être un aspect poétique et l'ombrage mais, avec les vitesses actuelles, les arbres constituent de véritables murs de la mort.

Supprimez les saignées des accotements, beaucoup trop profondes, qui ne pardonnent pas aux malheureux conducteurs qui, pour une cause quelconque, ont quitté la route.

Il y a en France encore 2.000 points noirs, 2.000 carrefours ou portions de route à mauvaise visibilité où les accidents se répètent avec régularité. 200 de ces points dangereux sont, paraît-il, supprimés chaque année. Ce n'est pas suffisant, il faut faire beaucoup plus, la vie de milliers d'automobilistes en dépend.

Créez des pistes cyclables dans les villes où cela est possible et surtout à la sortie des agglomérations sur quelques kilomètres.

Evitez de poursuivre la politique que vous menez depuis des années et qui consiste à supprimer les lignes secondaires au lieu de les moderniser et à mettre en service des cars sur des routes qui sont déjà surchargées et ce au mépris de la plus élémentaire sécurité.

Maintenant, je voudrais aborder un autre aspect de ce vaste problème de la circulation routière: les conditions de travail des conducteurs routiers, chauffeurs de cars ou de camions.

La durée du travail réglementaire de la fonction de conducteur routier est fixée par l'article 6 du décret du 9 novembre 1949. Ce décret permet des dérogations considérables. Dans le langage professionnel, ces dérogations sont appelées « amplitudes ». L'amplitude pour les transports routiers marchandises n'est pas réglementée; pour les transports voyageurs, elle est d'une souplesse exagérée. Le résultat de ces dispositions, c'est qu'il est notoire que des conducteurs avec des ensembles articulés font seuls des voyages de Paris-la Savoie aller et retour, Bordeaux-Paris aller et retour avec chargement et déchargement, restant ainsi 36 heures, 48 heures et même 60 heures sans repos effectif.

En ce qui concerne les conducteurs de cars, pendant la belle saison, en particulier dans les régions touristiques, ils travaillent dans des conditions invraisemblables au mépris de la plus élémentaire sécurité.

Il n'est pas rare que certains chauffeurs roulent dix-huit heures et même plus par vingt-quatre heures. Des enquêtes ont démontré qu'un nombre considérable de chauffeurs font en moyenne soixante-dix à cent heures de travail par semaine. Les congés payés ne sont pas accordés en période normale, quelquefois même pas du tout.

Avec de telles conditions de travail, qui ne sont tolérées dans aucune autre profession — fatigue accablante, surmenage, tension nerveuse — la résistance des plus robustes finit par céder. Quelques secondes d'assoupissement, perte de contrôle du véhicule, et c'est l'accident, véritable catastrophe en raison du matériel employé. Dans la généralité des cas, il y a des morts, dont très souvent le malheureux conducteur écrasé par son chargement.

Ainsi, les conducteurs routiers payent un lourd tribut au martyrologe de la route. Entre 1947 et 1953, pour 110.000 travailleurs des transports, il y a eu plus de 120.000 accidents, dont plus de 9.500 accidents graves, ayant provoqué la mort d'environ 500 personnes.

Il est pratiquement difficile de connaître la liste exacte de tous les accidents qui se produisent quotidiennement. Ils sont trop nombreux et souvent trop bien cachés.

J'ai relevé dans le journal de la Fédération des transports ces faits que je tiens à citer. Dix-huit accidents, dont la presse a parlé, sont survenus à de grands routiers ou chauffeurs de cars entre le 8 mai et le 24 juillet 1956; ils ont fait 44 blessés et 15 morts.

En ce qui concerne les transports urbains, les chiffres officiels de la Sécurité sociale démontrent que l'augmentation du nombre des accidents correspond avec la mise en application par le patronat des transports de la politique dite de « productivité » poussée à outrance.

Pour les réseaux de transports en commun, entre 1951 et 1953, pour 8.648 salariés, il y a eu 1.394 accidents, dont 89 graves; entre 1954 et 1955, pour 6.173 salariés, 3.723 accidents, dont 180 graves.

Pour les transports marchandises, entre 1952 et 1953, pour 66.729 salariés, il y a eu 33.209 accidents, dont 3.067 graves; entre 1954 et 1955, pour 66.271 salariés, il y a eu 34.142 accidents, dont 3.193 sérieux.

Si l'on ajoute à tout cela les maladies de nerfs, toujours plus nombreuses et pour lesquelles il n'existe aucune statistique officielle, on aura le tableau exact de la malfaisance de la productivité, dont l'institut, pas plus d'ailleurs que les organismes dits de prévention routière ou de sécurité routière, ne souffle mot.

Tous ces blessés, tous ces morts ne sont pas des victimes de la fatalité, de circonstances fortuites ou de leur volonté « d'abattre des kilomètres ». Non. Ils sont victimes d'un réseau routier non adapté, du non-respect de la durée du travail et des repos, d'un surmenage qui devient de plus de plus criminel et de matériel défectueux ou surchargé.

Ne croyez-vous pas que nous avons raison quand nous demandons leur affiliation à la C. A. M. R. avec départ en retraite à 55 ans ? La C. A. R. C. E. P. ne nous donne pas satisfaction, car, régime complémentaire, elle ne modifie pas l'âge du départ en retraite. Au contraire, pour les conducteurs de cars urbains, elle l'a reculé de dix ans. Drôle de conception de la lutte contre les accidents que d'obliger des gens à conduire jusqu'à 65 ans !

Enfin, il faut leur donner le statut qu'ils attendent, où la sécurité serait largement améliorée par les mesures qui s'imposent, avec les délégués à la sécurité.

Ces mesures devraient être notamment:

Le respect de la durée du travail légal, avec, obligatoirement, repos quotidien de dix heures au minimum et repos hebdomadaire de trente-quatre heures;

L'installation obligatoire sur tous les véhicules de transport de marchandises — petite et grande distance — et de voyageurs, d'un système de contrôle efficace permettant à tout moment de contrôler la durée du travail, le parcours effectué et la vitesse;

L'interdiction de tout système de rémunération basé sur des primes d'économie ou à la distance parcourue, système qui conduit toujours à rechercher la vitesse la plus grande et à pratiquer des méthodes de conduite dangereuses, sacrifiant dans les deux cas la sécurité du personnel et celle des usagers des cars comme de ceux de la route.

A plusieurs reprises, notre commission des moyens de communication s'est penchée sur cette importante question, préconisant des mesures énergiques destinées à protéger ces véritables candidats à la mort.

Dans un rapport, j'avais demandé que soient déjà appliqués en France les accords signés à Genève le 17 mars 1954 par le sous-comité des transports routiers. Or, malgré nos efforts, jamais vos services n'ont consenti à ce que ce rapport vienne en discussion ici.

Une fois de plus, nous sommes fondés à voir là l'influence, si grande, mais si nocive, de la fédération des gros transporteurs dans votre ministère.

Ainsi se confirme l'opinion de ces travailleurs que ce n'est que par l'organisation et par la lutte qu'ils arracheront des conditions de travail normales et un âge de départ à la retraite en rapport avec les conditions particulièrement pénibles de leur fonction.

En terminant, je voudrais parler du matériel poids lourds.

De nombreux et graves accidents ont eu pour cause la défectuosité du freinage et les surcharges.

Il serait nécessaire de généraliser à toute la France les « ralentisseurs », et non pas seulement à partir de huit tonnes, mais de cinq tonnes.

Enfin, il faut un contrôle plus sévère des surcharges qui sont souvent à l'origine de véritables catastrophes, les moyens de sécurité mécaniques ne pouvant jouer leur rôle d'une façon rationnelle.

Ainsi, monsieur le ministre, en conclusion des observations que je viens de présenter, à notre avis, deux choses essentielles sont à retenir: l'amélioration du réseau routier et la réforme des conditions de travail des chauffeurs.

Sans doute, vous allez nous répondre en soulevant le problème financier, difficile à résoudre, selon vous, et source de difficultés pour vous au sein du Gouvernement. Mais, monsieur le ministre, battez-vous! (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Si vous vous battez, nous serons avec vous, toute l'Assemblée sera avec vous! (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

Ce sentiment de l'Assemblée s'est exprimé au sein même de notre commission.

Mais allez-vous continuer cette véritable escroquerie à l'égard des usagers et du pays que constitue le fait de détourner de leur destination les crédits qu'ont obtenus vos prédécesseurs en faveur du fonds routier? Allez-vous continuer de considérer l'automobile comme la vache laitière, à la traiter en parent pauvre ?

Le problème financier ? Mais quelques dizaines de milliards suffiraient, alors que le coût annuel des accidents a été chiffré à plus de 100 milliards de francs, sans parler des chagrins, des deuils et des malheurs !

Le problème de la route intéresse toute la nation. Nos débats auront de larges échos dans le pays et dans tous les milieux. L'expression « la route rouge » doit disparaître de notre vocabulaire.

Notre réseau routier exige des crédits et des lois sociales. Si vous continuez à les lui refuser, alors, c'est vous, messieurs les membres du Gouvernement, qui porterez la responsabilité de ces bilans de malheurs et de morts. Le pays portera sur vous le jugement que vous méritez. Et il appartiendra aux usagers, à vos victimes, d'exiger les crédits, les actes, les mesures qui, enfin, leur apporteront la sécurité qu'ils sont en droit de vous demander. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Gilbert-Jules, *ministre de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, deux problèmes principaux et différents ont en réalité été évoqués par les orateurs qui se sont jusqu'à présent succédé à cette tribune: le problème du réseau routier et celui de la sécurité routière.

Ces deux problèmes, bien que connexes, sont cependant distincts.

Mon collègue, M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, a déjà répondu aux orateurs qui ont plus spécialement parlé du problème du réseau routier, qui intéresse au premier chef M. le ministre des affaires économiques et financières, dont un certain nombre d'entre vous ont d'ailleurs regretté l'absence.

Je dis qu'il existe une certaine connexité entre ces deux problèmes. En effet, si, demain, les moyens financiers et matériels mis à la disposition du Gouvernement lui permettaient de créer partout, d'un seul coup, des autoroutes à double courant de circulation et des pistes cyclables, de supprimer tous les croisements de véhicules dans les carrefours par l'établissement de passages supérieurs et inférieurs, il en résulterait, sans aucun doute, une régression sensible du nombre des accidents de la circulation.

Tant que ces possibilités financières et techniques ne seront pas réalisées, il faut bien essayer, dans la situation où nous nous trouvons, de réduire autant que possible le nombre des accidents de la circulation.

De même que le conducteur d'un véhicule doit le conduire à la vitesse conditionnée par ses réflexes, par l'état de son véhicule et par celui de la route, de même ceux qui sont chargés de veiller à la sécurité routière doivent tenir compte de la situation actuelle de nos routes et de son influence sur le développement de la circulation.

En ce qui me concerne, ministre de l'intérieur, c'est seulement sur ce dernier point que je puis fournir quelques explications à l'Assemblée nationale.

Vous savez combien le Gouvernement s'est ému des chiffres qui nous ont été cités: près de 8.000 morts dans une année, près de 180.000 blessés, des dizaines et des dizaines de milliards de francs de dégâts matériels et physiques.

J'ai moi-même — il vous en souvient — adressé, à la radio, un appel angoissé à tous ceux qui circulaient sur les routes pour les inciter à la prudence.

Un certain effet psychologique s'en est tout de même suivi. La presse, la radio, la télévision, le cinéma, tout le monde nous a aidés dans cette entreprise de propagande pour inciter les conducteurs de véhicules à veiller à la sécurité d'autrui et à leur propre sécurité.

Malheureusement, quelques semaines ou quelques mois plus tard, l'habitude d'aller vite reprend chez les conducteurs, et nous assistons de nouveau à un rythme insensé d'accidents de la circulation.

J'ai moi-même procédé à des enquêtes extrêmement complètes. J'ai entendu dans mon cabinet les représentants de tous les organismes que peut intéresser cette question de la circulation. J'ai eu des contacts fréquents et nombreux. J'ai fait étudier par mes services toutes les solutions qui étaient proposées, depuis les plus raisonnables jusqu'aux plus fantaisistes. Nous en sommes arrivés à la conclusion que, eu égard à l'état actuel du réseau routier, un triptyque devait être mis en application: éducation, prévention, répression.

Vous me permettrez de parler tout d'abord de la répression.

Il est incontestable qu'il faut aggraver les pénalités contre ceux que laissent insensibles les appels réitérés à la discipline et à la prudence, et que les pouvoirs publics ont l'obligation de sévir rigoureusement.

Il faut mettre un terme à la répétition des infractions fondamentales inexcusables, qui constituent des attentats directs à la sécurité de l'ensemble des usagers.

Il faut qu'une répression, juste, certes, mais impitoyable, puisse s'exercer à l'encontre de ces conducteurs qui, par insou-

ciance, forfanterie, souvent même par suffisance, ont sur la route un comportement qui, en certaines circonstances, peut être qualifié de criminel.

Il ne faut plus que certaines infractions, susceptibles d'entraîner des risques considérables pour les usagers de la route, ne soient sanctionnées que par une amende d'un taux dérisoire, que bien souvent même le conducteur paye avec un geste de mépris après la somme quelquefois importante qu'il a consacrée au déjeuner qui a précédé la reprise de la route.

Il faut absolument que nous puissions agir implacablement contre le conducteur en état d'ivresse. Nous devons pouvoir frapper efficacement le conducteur qui circule sans permis de conduire. Il importe aussi que l'autorité administrative, sans risquer d'être taxée d'abus de pouvoir, puisse au besoin saisir ou mettre à la fourrière, donc hors d'état de nuire, un véhicule circulant sans frein ou, la nuit, sans lumière.

A cet égard, votre assemblée pourra — je l'espère du moins — inscrire prochainement à son ordre du jour la discussion du projet de loi déposé par le Gouvernement et dont la commission de la justice et de législation a, à ce jour, pratiquement achevé l'examen.

Je rappelle également qu'est déposé devant votre assemblée le projet de loi instituant l'assurance obligatoire. Peut-être le principe d'une franchise élevée laissant obligatoirement à la charge du conducteur dont la responsabilité aura été reconnue une fraction des indemnités versées par l'assurance à la victime ou à ses ayants droits, pourra-t-il avoir une répercussion heureuse sur le comportement des conducteurs. Beaucoup trop d'entre eux, en effet, pensent, à l'heure actuelle, qu'assurés illimités contre les risques aux tiers et quelquefois assurés tous risques avec une très petite franchise, ils peuvent se lancer sur les routes sans aucune espèce de considération des dommages qu'ils peuvent causer, étant convaincus par avance qu'eux-mêmes ne subiront aucune conséquence sur leurs propres biens.

Si la répression doit être ferme, elle doit être aussi équitable et proportionnée. A l'accroissement de la rigueur doit correspondre un accroissement des garanties données aux contrevenants. Plus les condamnations judiciaires ou les sanctions administratives frapperont une faute irrécusable, plus elles atteindront ce degré d'intimidation et cette valeur d'exemple qui donneront à l'action répressive l'efficacité maximum qu'on peut en attendre.

Il faudra alors que la procédure préalable à la suspension ou au retrait du permis de conduire respecte rigoureusement les droits du contrevenant. A cet égard, mon collègue M. Pinton vous a parlé de notre intention de créer un casier général des infractions qui serait le véritable casier judiciaire des conducteurs de véhicule et qui permettrait, par conséquent, à l'autorité administrative de savoir s'il s'agit d'un récidiviste dangereux ou d'un contrevenant primaire et de pouvoir, en conséquence, faire preuve, en toute connaissance de cause et en toute sérénité, soit d'une rigueur particulière, soit d'une juste indulgence.

Dans le même temps où je demande à la police routière de poursuivre avec une vigilance et une fermeté accrues les indisciplines graves dont pourraient se rendre coupables les usagers de la route, j'entends que cette mission de surveillance soit effectuée avec le tact et la souplesse nécessaires, de manière à éviter tout reproche d'arbitraire ou d'inutiles vexations.

La police routière, qu'il s'agisse de la gendarmerie, des C. R. S. ou des corps urbains, que j'unis dans ma pensée pour rendre à tous un légitime hommage (*Très bien! très bien!*) car c'est, dans beaucoup de cas, grâce à l'effort exceptionnel qu'ils accomplissent que le bilan des accidents, aussi lourd soit-il, ne l'est pas davantage, doit disposer de moyens matériels modernes à la hauteur des immenses tâches qui lui incombent.

Vous savez que je me suis employé à mettre à la disposition de ces personnels les ressources qu'offre le progrès technique, pour améliorer l'efficacité de cette police de la route, pour rendre son intervention dans le domaine répressif mieux justifiée. En fonction des crédits dont dispose mon département, j'ai doté les services de la sûreté nationale de véhicules équipés de postes émetteurs et récepteurs, de caméras qui permettront d'enregistrer photographiquement les infractions dont la constatation pourra désormais être scientifiquement établie.

Voilà, mes chers collègues, pour le domaine de la répression.

Je voudrais maintenant parler de la prévention, toujours en dehors de cette modification de l'infrastructure et de l'amélioration du réseau routier qui, je le répète, incombent particulièrement à M. le ministre des affaires économiques et financières et à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics.

Une modification du code de la route est à l'étude. M. Pinton vous en a parlé. Le Conseil d'Etat procède à l'examen de modifications et d'additifs au décret du 10 juillet 1954 qui lui ont été transmis par le secrétaire d'Etat aux travaux publics et qui concernent les règles de conduite et les véhicules, notamment les « deux roues » au sujet desquels M. Pinton s'est longuement expliqué.

D'autres mesures réglementaires peuvent être envisagés. Nous avons étudié un projet de réforme des conditions de délivrance du permis de conduire, réforme inspirée par le souci de conférer à ce titre des garanties plus complètes que celles qu'il offre actuellement en ce qui concerne non seulement l'aptitude physique ou les réflexes de l'intéressé, mais ses connaissances pratiques.

Je suis favorable à l'adoption d'un statut des auto-écoles et des moniteurs professionnels, étant profondément convaincu de l'importance fondamentale des premiers enseignements en matière de conduite automobile sur le comportement futur du conducteur.

Ne sont pas exclues, dans le cadre de cette réforme, la possibilité d'un renouvellement périodique de la validité du permis de conduire, subordonnée même peut-être à une vérification préalable de l'intégrité physique de son titulaire; l'obligation d'un examen psycho-technique et médical pour tout conducteur ayant fait l'objet, à la suite d'un accident grave dans lequel sa responsabilité a été reconnue, d'une mesure de suspension ou d'annulation du permis.

On peut envisager aussi une limitation de la vitesse de circulation. L'état actuel de nos routes ne permet pas qu'on y roule à 150, 180, voire 200 kilomètres à l'heure. Les utilisateurs de voitures puissantes ne devraient se servir de la réserve de puissance du moteur que dans certaines circonstances difficiles. Ils devraient s'interdire de rouler à des vitesses manifestement dangereuses, aussi parfaits que soient l'état de la mécanique et leurs propres réflexes.

Déjà, les constructeurs de véhicules automobiles ont dirigé leurs efforts vers l'économie de la consommation d'essence. Nous voudrions aussi les orienter vers la sécurité, vers les moyens qui permettraient de limiter les conséquences et la gravité des accidents lorsque ceux-ci surviennent. Combien de morts, combien de diminués physiques, définitifs ou temporaires, pourraient et devraient donc être épargnés grâce à des aménagements extérieurs ou intérieurs dont plusieurs ne seraient pas tellement onéreux ! Je pense, en particulier, à la suppression de tout relief à l'intérieur du véhicule, au capitonnage des points d'impact éventuels, à la normalisation des hauteurs de pare-chocs, à l'établissement d'un volant incliné demi-souple à déformation tortionnelle, à la normalisation de la hauteur des dossiers des sièges avant et leur équipement avec une ceinture de maintien.

De plus, nous avons pu procéder à des expériences de limitation réglementaire de la vitesse sur certains tronçons de route catalogués comme spécialement dangereux.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que nous avons accompli et ce que nous étudions en matière de prévention des accidents.

J'en arrive enfin au problème de l'éducation.

Nous avons insisté auprès de M. le ministre de l'éducation nationale, qui a bien voulu nous donner son accord, pour introduire l'enseignement des règles élémentaires du code à l'école primaire.

Nous pensons obtenir de M. le ministre de la défense nationale que les adultes puissent également, à la caserne, apprendre le code de la route et acquérir ces réflexes de prévention et ces sentiments de prudence nécessaires à tout conducteur.

Enfin, il y a l'éducation du public. Je suis, pour ma part, toujours extrêmement surpris de constater non seulement ce comportement et ces réflexes des personnes bien élevées dont a parlé M. Pinton lorsqu'elles se trouvent au volant d'une voiture automobile, mais encore qu'en dépit de la propagande considérable à laquelle s'est livrée la presse — et je l'en remercie — et la radio, en dépit de tous les efforts qui ont été déployés, les conducteurs continuent tous les jours à faire preuve du même manque de prudence.

Il faut absolument faire l'éducation du public. Il faut que chacun pense, sinon à la sécurité des autres, si son égoïsme est tel qu'il ne peut pas s'y résoudre, tout au moins à sa propre sécurité.

Combien de pères de famille, qui, pour l'éducation de leurs enfants, font preuve d'une prudence extrême, leur interdisent de jouer avec certains objets familiers de crainte qu'ils ne se blessent, leur défendent de sortir parce qu'ils pourraient commettre une imprudence dont ils seraient victimes, mais n'hésitent pas, le dimanche matin, à entasser toute leur famille, parfois sept ou huit personnes, dans un véhicule conçu pour quatre personnes seulement. Et les voilà partis sur la route, à toute vitesse, appuyant sur l'accélérateur d'une voiture souvent « poussive » et qui n'en peut mais. Au moindre coup de frein malencontreux, c'est l'accident.

Il y a vraiment dans le comportement de l'être humain au volant d'une voiture automobile quelque chose d'incompréhensible !

La circulation automobile n'est pas moindre dans les pays étrangers et cependant les conducteurs estiment qu'il n'est pas déshonorant de rouler à une vitesse de 60 à 65 kilomètres à l'heure. Nous avons tous vu de ces touristes étrangers qui

circulent sur les routes de France comme ils ont l'habitude de rouler chez eux, à une allure modérée.

La plupart des conducteurs ont tendance non seulement à aller vite — encore que la vitesse soit quelque chose d'essentiellement relatif — mais à aller aussi vite que leur voiture le leur permet, sans conserver la réserve de puissance qui leur permettrait, le cas échéant, d'être maîtres de leur véhicule en présence de circonstances difficiles.

Il y a donc toute une éducation du public à faire. Aussi importante que soit la prévention, aussi élevé que soit le nombre de gendarmes, de C. R. S. ou d'agents de police que nous pourrons installer sur les routes, aussi modernes que soient les moyens de déceler les contraventions ou les délits, aussi sévères que soient les tribunaux et les autorités administratives, s'il n'y a pas d'abord et avant tout une éducation du public, nous continuerons à assister aux hécatombes que nous déplorons. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Education de l'enfance, éducation à la caserne, propagande intensive, campagnes de presse sous toutes ses formes: écrite, parlée et filmée, prix du meilleur conducteur, prix du conducteur le plus courtois, le plus aimable, que sais-je encore, tout doit être mis en œuvre, avec le concours des organismes qui mettent d'ailleurs à notre disposition les moyens qu'ils possèdent et qui sont considérables, pour faire cette éducation du public. Alors peut-être arriverons-nous à mettre un terme à ces hécatombes, en attendant, bien sûr, l'idéal qui serait, lorsque des moyens financiers le permettront, d'avoir ce réseau routier absolument adapté et qui facilitera les hautes vitesses. Encore n'est-il pas certain que ce ne serait pas là une nouvelle source d'aggravation des accidents, dans la mesure où la vitesse deviendrait tellement excessive que personne ne pourrait plus la contrôler.

N'oublions pas que beaucoup d'accidents surviennent en ligne droite, alors que personne ne gêne la circulation, ne double ou ne croise, tout simplement parce que le conducteur va trop vite.

L'automobile est un merveilleux moyen de transport que les Français ont véritablement adopté. Je crois qu'il n'y a pas de pays à l'échelle de la France où il y ait un tel amour de l'automobile. Que l'on s'en serve pour se promener et pour travailler. Faisons tout pour que son utilisation abusive ne provoque plus des morts, des deuils et des ruines. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Trémolet de Villers.

M. Henri Trémolet de Villers. Mes chers collègues, sans abuser de vos instants ni traiter l'ensemble du problème, je voudrais à mon tour soumettre à votre attention et à celle du Gouvernement quelques réflexions touchant les raisons, les modes et les effets éventuels de l'action qu'il importe d'entreprendre sans retard en faveur du réseau routier.

Les raisons multiples qui militent pour un effort routier accru peuvent se ramener d'une façon essentielle au double concept de la sécurité et du progrès, le devoir de l'Etat étant de promouvoir et de favoriser celui-ci en assurant celle-là.

Il n'échappe à personne, et tous les orateurs qui m'ont précédé l'ont souligné, que l'ensemble de notre voirie, ni par ses normes, ni par son état d'entretien, n'offre une sécurité suffisante aux millions d'usagers qui circulent sur deux ou sur quatre roues, sans compter la foule innombrable des piétons.

Il est juste certes, comme le soulignaient MM. les ministres, d'imputer une grande part des accidents à l'imprudence de certains conducteurs ou à des vices de la machine. Mais on ne peut fermer les yeux — c'est l'autre volet du diptyque — sur l'étroitesse des routes, les défauts de construction et d'entretien des chaussées, ni dénier que l'imprudence des usagers, et on y a insisté, est fonction d'un double élément: les moyens mécaniques dont ils disposent et l'état de la voie. Ce qui amène à penser que si les conducteurs doivent mesurer leur vitesse et régler leur conduite suivant l'encombrement de la voie ou les qualités de celle-ci, il est aussi désirable que les pouvoirs publics mettent à la disposition de tous un réseau routier répondant, d'une part, à l'accroissement du nombre des véhicules et, d'autre part, à la possibilité et à l'indéniable envie d'aller vite, car si le progrès doit s'orienter suivant des lignes bienfaisantes on ne peut ni l'entraver, ni le décourager.

S'il m'est permis de tirer une comparaison en faisant appel à l'histoire, je dirai que lorsque après ses victoires Alexandre fut pris de l'irrésistible envie de voir l'océan et d'atteindre aux confins de la terre, il fut obligé de confier sa vie, celle de ses soldats et le sort de sa flotte aux flots de l'Indus. Il dut se laisser glisser lentement à l'allure du courant comme un train de bois livré au fleuve.

Or, aujourd'hui, quiconque veut voir le bout du monde prend un avion, trouve dans les airs une voie toute tracée et s'il ne voit pas le bout du monde, c'est pour la seule raison que la machine est ronde. Mais il peut atteindre d'un continent à l'autre dans le temps de lire un roman format américain.

Eh bien! par une faille étrange, les distances les plus courtes exigent désormais les plus grands laps de temps et c'est contre quoi s'élève l'impatience de l'*homo mecanicus*. Je ne crois pas qu'il soit suffisant de lui en faire grief. Mieux vaut, me semble-t-il, l'aider à débrider cette contrainte par un moyen ou par un autre, alors surtout que s'imposent à lui, tous les jours davantage, des éléments nouveaux, l'abaissement ou la suppression progressive des frontières ou, d'un autre côté, les échanges économiques et touristiques internationaux, enfin la position de notre pays au carrefour de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique.

L'avenir exige donc que l'on voie grand et le présent lui-même impose un gros effort routier.

En cette occurrence, il est normal que l'attention des pouvoirs publics soit attirée de façon immédiate sur les grands axes routiers reliant les cités importantes suivant les lignes les plus courtes, ou sur les voies présentant un encombrement dangereux. Mais il ne serait, je crois, ni opportun ni sage de limiter l'effort aux autoroutes, aux grandes « nationales », aux voies de dégagement des métropoles. On aggraverait, ce faisant, une dangereuse concentration et l'on romprait au détriment de tous un juste équilibre nécessaire.

Certes, les voies majeures où se produit aujourd'hui la ruée doivent être aménagées de façon aussi adéquate que possible. C'est indiscutable et un effort immense doit être fait là.

Mais le réseau routier forme un tout et il est nécessaire que les axes les plus importants soient reliés les uns aux autres par d'excellentes routes et décongestionnés. Or, nous avons vu s'instaurer et nous voyons se poursuivre une politique contraire à la sagesse et dont les effets seront, à brève échéance, très nocifs pour la sécurité et pour l'économie générale.

Certains départements se sont trouvés en retard lors des aménagements routiers qui ont été effectués de 1930 à 1940. Par manque de crédits, puis par la survenance des hostilités, les programmes ont été arrêtés. Depuis, on a repensé le problème routier, mais en les oubliant une fois encore, ce qui aggrave leur retard pour les routes et chemins de toutes catégories, routes nationales, départementales, vicinales ou rurales.

Le système de répartition des crédits, qu'il se fonde sur une formule mathématique ou procède d'attributions délibérées, a tendu jusqu'à ce jour à augmenter le déséquilibre. En effet, les fonds employés, dont le total est d'ailleurs très insuffisant, vont aux routes les plus fréquentées parce que les meilleures, dans les régions les plus aisées, et c'est constamment sur ces routes favorisées à l'origine que tombe la bienfaisante manne.

Les autres, déshéritées dès la naissance et moins suivies, partant moins argentées, sont aussi de moins en moins entretenues et de moins en moins adaptées, suivant une cascade malencontreuse qui les réduit bientôt à l'état de fondrières ou de pistes abandonnées.

L'Etat se trouve ainsi dans la situation d'un propriétaire qui aurait décidé une fois pour toutes d'employer, à chacun des étages de sa maison, et chaque année, une part de ses revenus d'autant plus grande que l'étage serait plus confortable, et qui, avec un fol et indomptable acharnement embellirait sans cesse tel coin de sa demeure, laissant le toit tomber en ruine parce qu'il était vétuste lors de la décision.

Si la raison seule en souffrait, on pourrait se consoler en pensant, hélas! qu'au pays de Descartes on en a vu bien d'autres. Mais ce péché contre la logique fait sentir ses malheureux effets en des régions auxquelles la nation tout entière doit porter un intérêt particulier si elle veut garder son équilibre.

Divers orateurs avant moi ont souligné, avec combien de raison, que la route est source de vie et de richesse pour les régions qu'elle traverse et qu'elle dessert. La négliger, c'est provoquer une asthénie profonde, un étiolement progressif et rapide, l'exode des populations vers des centres momentanément plus vivants parce que mieux irrigués par ces voies vitales, mais dont la vie sera de plus en plus factice et fragile sur un corps alangui et exsangue.

S'il m'était besoin d'un exemple d'appauvrissement dangereux, je le trouverais dans un département que ses sites placent au rang des plus beaux et qui est un des moins peuplés et des plus méconnus, la Lozère.

Sa situation n'est pas unique. Fait curieux: les cinq départements auxquels s'attache l'étiquette significative de département pauvre sont tous les cinq, et chacun dans son genre, d'une enviable beauté. Mais cette situation n'est pas réservée aux cinq départements pauvres. Je les cite à titre d'exemple et chacun comprendra que je ne plaide pas spécialement leur cause. Je respecte la règle de la représentation nationale et je suis d'ailleurs convaincu que le sens de la solidarité nationale

est trop répandu dans cette Assemblée pour qu'on puisse douter que je me place sur le plan de l'intérêt général.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics nous a fait l'honneur de visiter la Lozère. Il a vu ce pays et son intérêt s'est porté sur cette région. Je l'en remercie et je l'en félicite surtout: en effet, il a compris ce que représente sur le plan national le salut de ces régions pauvres et des populations qui, jusqu'à ce jour, y sont demeurées. A son tour, M. le ministre de l'intérieur a bien voulu considérer un peu le problème de ces régions.

Il faut poursuivre dans cette voie et se rendre compte également de ce que représente, sur le plan national, le capital encore en sommeil dont la nature a doté ces pays.

Cela m'amène à la troisième et dernière partie de mon exposé: les heureux effets d'une sage politique routière.

La sagesse et la prudence exigent qu'on ne lésine pas sur les moyens financiers. Mais elles exigent aussi que la répartition des moyens fasse une part exceptionnelle à certaines régions d'une beauté attirante, où règnent le calme et l'air vivifiant dont on a parlé, et qui sont des remèdes souverains pour les organismes survoltés des grandes villes, à certaines régions qui sont certainement des sources de vie et qui se trouvent momentanément dans l'impossibilité de survenir à leurs besoins.

Certes, en s'engageant dans cette voie, on va révolutionner sans aucun doute les attributions mathématiques et les coefficients à ce jour établis, mais je crois que cette révolution paisible aura les plus heureux effets.

C'est sur les grandes et larges routes droites, disait M. le ministre de l'intérieur, que se produisent les accidents les plus meurtriers, sur ces routes d'une infinie monotonie, où les automobilistes n'ont d'autre distraction que de ne point se laisser rattraper ou de dépasser le véhicule qui se trouve devant eux, ces routes où se lancent, au temps des vacances, des millions de gens que l'on pourrait qualifier de « vacanciers », tant cela devient un métier pour eux d'aller vite, des vacanciers pour qui la poésie se réduira bientôt au ronronnement d'un moteur et qui troquent la joie et le repos des vacances pour, disait M. le ministre de l'intérieur, l'orgueil de la vitesse et la vanité d'arriver plus vite.

Sur ces routes aussi laides qu'inhumaines, vous l'avez encore dit, dans les jours extasiés des printemps les plus doux ou des plus merveilleux étés, la mort, la mort subite fauche les gens et les vies humaines par milliers.

Est-il meilleure solution au problème du dangereux encombrement, est-il meilleure réalisation du bienfait des vacances que de dériver sur des routes remises en bon état, à travers les régions les plus belles, les plus pittoresques, les plus accueillantes et les moins encombrées, une partie de ce flot énervé, qui deviendra bien vite une onde calme, car des vacanciers la montagne fait des buveurs d'air, ce qui est tout à fait différent ? Est-il meilleure solution que d'organiser des axes touristiques nouveaux, tels Paris-Côte d'Azur et Paris-Barcelone par l'Auvergne, tel Genève-Barcelone par les Cévennes et tant d'autres ? On pourra ainsi s'en aller vers la Bretagne, vers tous les beaux pays de France, hors des routes trop fréquentées, qui sont évidemment faciles pour la vitesse, mais qui font perdre aux automobilistes tout sens des vacances. Parce qu'au long de ces routes qu'ils auront enfin découvertes, ils découvriront des paysages somptueux, des grottes, des avens, des rivières frétillantes de truites et tout ce que l'on peut trouver suivant les saisons, les gens viendront nombreux et les voyageurs de France et d'ailleurs apporteront un peu d'argent frais et beaucoup d'amitié aux gens du cru.

Ce n'est pas tout, bien sûr, car ceux-ci seront les premiers bénéficiaires des routes qu'on aura édifiées et ils abandonneront enfin leur équipement médiéval pour mécaniser leur mode d'exploitation et assurer un rendement meilleur qui permettra à la terre de nourrir ses héroïques fidèles.

Car, si l'on peut faire passer des bœufs sur des pistes tracées à travers rocs et genêts, il est certain que pour les voitures automobiles, il faut des chemins et des routes en bon état.

Par ces chemins, grâce à eux, se maintiendra la vitalité de ces régions rurales indispensables à l'équilibre et à la vie même de la nation.

Voilà donc un moyen simple, mais aussi très sûr je crois, de rendre à la route son véritable rôle de fécondité à l'heure où elle devient — vous le souligniez avec émotion — un lieu de mort et de mutilation.

Chacun y trouvera son compte sur les plans humain, social et économique, en même temps que sur le plan routier. Et, par celui-ci, se trouvera réalisé le double concept que vous avez évoqué, de la sécurité et du progrès. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur Penoy, vous avez eu l'obligeance de me faire savoir que votre exposé durerait vingt minutes. Malheureusement, en raison de l'heure, je ne pourrai vous laisser la parole que pendant quatorze minutes.

Je vous demande d'intervenir néanmoins ce soir, mais d'écourter votre discours car, à dix-neuf heures, je serai obligé, conformément au règlement, et je vous prie à l'avance de m'en excuser, de lever la séance.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Messieurs les ministres, mes chers collègues, je tiendrai compte de l'avertissement de M. le président, et je résumerai d'autant plus mon propos que, ainsi que mes amis, je fais immédiatement miennes les observations qu'ont présentées les orateurs qui m'ont précédé et les membres du Gouvernement.

Les ministres ayant déjà répondu aux interpellateurs, je me contenterai d'évoquer un problème particulier qui concerne spécialement M. le ministre des affaires économiques et financières, absent d'ailleurs de ce débat.

Le budget de l'Etat, contrairement à ceux des particuliers, est établi en partant de l'évaluation des dépenses nécessaires au fonctionnement des services et aux besoins de la nation; puis, pour couvrir ces dépenses, les recettes indispensables sont recherchées; enfin, elles sont votées par le Parlement.

Si ce principe essentiel est simple dans son énoncé, son application est, hélas! plus complexe.

Les recettes budgétaires, ce sont les impôts. Or, l'impôt n'est possible que si la justice règne, c'est-à-dire s'il est équitablement prélevé sur tous les citoyens. Il n'est acceptable que dans une limite raisonnable, n'entravant pas les activités individuelles, dont la somme constitue l'activité nationale.

Pour les utilisateurs de la route, les charges actuelles ne sont ni justes, ni acceptables.

Les dépenses, de leur côté, dans le souci de défendre l'intérêt commun, doivent être retenues si elles sont indispensables et utiles.

La notion d'économie ne doit pas être séparée de celle de rentabilité. Le Gouvernement semblerait l'avoir compris puisqu'il entend réaliser, ce mois-ci, 250 milliards d'économies sans, pour autant, a-t-il ajouté, ralentir l'équipement, la modernisation et l'expansion du pays. En d'autres termes, les investissements ne seraient pas stoppés.

Cette interpellation serait donc en partie superflue si l'administration française suivait strictement les directives du Gouvernement. N'est-elle pas l'instrument d'exécution du Gouvernement, son agent de renseignement aussi ?

Nos craintes et celles de nos collègues quasi unanimes, sont cependant vives car l'expérience a montré que l'administration, instrument d'exécution et de renseignement, suggérait les méthodes, les imposait parfois, arrivant toujours à ses fins par suite de changements ministériels continus.

Ce rôle qui ne lui est pas dévolu, l'administration se l'est octroyé en raison des circonstances. Comme chacun sait que le rajeunissement des méthodes et des raisonnements n'est pas la qualité fondamentale de certains services, nous nageons dans une béate incohérence que mettent en valeur l'établissement et la discussion des budgets.

En effet, les recettes sont recherchées dans le seul souci de se procurer de l'argent. Les dépenses ne sont plus qu'un fléau national et sont insuffisamment différenciées. Moins utile ou indispensable, une dépense n'est, après tout, qu'un élément à comprimer ou à faire disparaître.

Cette attitude est devenue un système, le système une tradition et la tradition un impératif. Partant de là, dans la hâte, faute d'imagination constructive, la tradition s'étend ensuite dans des règles comptables rigides, puis dans les esprits. La poule aux œufs d'or est étouffée lentement, mais sûrement.

Annoncer ces choses, serait-ce se montrer trop rigoureux vis-à-vis de l'administration française ? Non pas.

Je souhaiterais simplement qu'elle prît conscience de ses responsabilités et de ses nombreuses imperfections et, du pontificat qu'elle s'arroge, qu'elle redescendît à une plus juste conception de son rôle réel.

C'est au Gouvernement à gouverner et au Parlement à orienter. Combien sommes-nous loin de ce principe fondamental !

On nous parle de planification: très bien! On nous parle aussi d'équipement et d'expansion: c'est encore parfait. On nous parle encore de rendement, de production; mais que voit-on ?

Le plan qui devrait conditionner les recettes n'est réalisé que si les finances le permettent. Nous en sommes toujours au même point: si les finances le permettent!

L'équipement moderne de nos routes et de nos chemins n'est pas possible parce que les services financiers détournent de leur objet légal les crédits dégagés, selon la volonté du Parlement, par le jeu du fonds d'investissement routier notam-

ment. Les crédits d'entretien, pour les mêmes raisons, sont insuffisants.

Notre réseau routier, qui devrait se développer parallèlement aux besoins, se dégrade. Les économies, apparentes aujourd'hui, deviendront des charges insupportables demain.

Tout se passe comme si l'on voulait détériorer l'outil le plus indispensable alors que les besoins des ministères techniques devraient être couverts, que la volonté du Parlement devrait être strictement respectée; ces dépenses devenues prioritaires devraient devenir intouchables.

Sous prétexte d'économies, dans un simple esprit de comptabilité étroite, on rogne, on coupe sans souci des conséquences catastrophiques sur le plan de l'économie.

De plus, on finasse, si vous me permettez cette expression particulière. Pour réduire des dépenses même indispensables, des moyens frisant la malhonnêteté intellectuelle sont employés. Des clauses apparemment anodines sont glissées dans des textes financiers complexes que l'on tente de faire voter « à la sauvette » en usant de tous les artifices que permet le règlement.

L'habileté aidant, si la matière grise dépensée dans le déploiement de toutes ces finesses était utilisée pour réformer la fiscalité et rajeunir la doctrine financière de l'Etat, si le dixième de l'intelligence qui se manifeste en d'autres secteurs, pour la plus grande gloire de la France, et un esprit de productivité imprégnaient les administrations françaises, tout serait sauvé !

Mais je ne veux pas critiquer l'administration sans rendre aux techniciens, en particulier, l'hommage que vous vouliez bien leur adresser, monsieur le ministre, de faire beaucoup avec peu de moyens.

Lors de la discussion du budget des travaux publics, j'ai abordé divers points touchant à la circulation et à la sécurité routière. Ce n'est pas sans découragement que nous venons, nombreux dans cette enceinte, jeter des cris d'alarme sans autre résultat que des promesses rapidement tombées dans un mépris parfois insultant.

Il n'est pas de sécurité routière sans une stricte réglementation, mais surtout sans une sévère répression des fautes et sans une adaptation du réseau aux besoins croissants de la circulation que nécessite une économie moderne en pleine expansion. Mais ce programme réclame de l'argent.

Cet argent, c'est un investissement, le premier investissement dans l'ordre des urgences et le problème est à mes yeux tellement important que j'ai demandé, il y a longtemps déjà, la création d'un sous-secrétariat d'Etat à la circulation routière.

Les efforts certains tentés pour améliorer la sécurité routière s'inscrivent de toute évidence en dehors d'un plan sérieux et ressortissent par ailleurs de trois ou quatre départements ministériels.

Le manque de plan précis entraîne plusieurs services à s'occuper des mêmes questions et l'on a parfois l'impression que, loin de travailler dans un même sens, ils s'efforcent, au contraire, d'empiéter sur les attributions du voisin pour mieux se faire valoir.

C'est en ce domaine que l'on peut réaliser des économies. En voulez-vous un exemple ?

Depuis la loi révolutionnaire du 28 germinal de l'an VI, un service assume toute la charge de veiller sur la circulation routière: c'est la gendarmerie nationale qui accomplit cette mission sans reproche. D'autres services, dépendant de ministères divers, veulent, à leur tour, devenir les anges gardiens de la route sous le prétexte qu'ils sont plus récents, donc plus modernes et mieux adaptés. Cette dualité est néfaste et coûte cher.

On compte 40.000 gendarmes répartis en 4.000 brigades disséminées judicieusement au long des routes de France. Il faut leur donner les moyens modernes d'accomplir la mission qui s'impose.

Je me proposais, moi aussi, de faire état de nombreuses statistiques assez longues. Mais, obligé d'écourter mon exposé, je me bornerai à insister sur le fonds d'investissement routier.

En dépit de la nette amélioration due à la création de ce fonds en 1952, la situation du réseau routier est loin d'être satisfaisante. Dès l'origine, contrairement à la volonté du législateur, ce fonds n'a pu bénéficier de tout ce qu'il pouvait espérer.

En outre, bien que la progression de la consommation des carburants ait entraîné une augmentation considérable des revenus de l'Etat — je ne parle pas des récentes taxes qui frappent l'essence et les automobiles — les ressources du fonds sont restées inférieures à celles que laissait espérer le prélèvement légal primitivement arrêté à 22 p. 100, mais réduit depuis.

Les augmentations de taxes ne rapportent rien au fonds routier, tandis que l'imputation à ce fonds des dépenses de reconstruction des ponts détruits pendant la guerre en amoindrit l'efficacité. La création de nouvelles tranches sans accroissement des crédits paralyse la modernisation du réseau national.

La création récente du fameux « point » devant servir de base au calcul des sommes revenant au fonds routier est l'arme secrète de l'administration des finances pour détourner dans l'avenir autant que faire se pourra de nouveaux crédits qui reviennent à la route de par la volonté de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République.

Telles sont donc les méthodes qu'il faut dénoncer.

Les objectifs pourtant limités du premier plan ne sont atteints qu'à 82 p. 100 en ce qui concerne les autorisations de programme, et à 57 p. 100 en ce qui touche les crédits de payement. Aucun programme nouveau ne peut être entrepris et les crédits disponibles ne peuvent couvrir les travaux en cours.

Le principe essentiel du fonds d'investissement routier, celui de l'indexation sur la consommation des carburants, n'a donc pas été respecté. Quant aux crédits destinés à l'entretien des 80.000 kilomètres de routes nationales qui supportent la moitié du trafic français, ils devraient atteindre au moins trente milliards. Ils étaient, en 1956, de 18.400 millions. Les crédits proposés en 1957 étaient de 17.200 millions seulement.

Ce sont les mêmes chiffres qu'en 1949 alors que la circulation routière a plus que doublé et que les prix ont augmenté de moitié.

Un ministre des travaux publics a dû recommander à ses ingénieurs en chef de fermer à la circulation les routes qu'ils ne pourraient pas entretenir à cause du danger qu'elles représentaient pour les usagers. Est-il besoin d'autre commentaire ?

L'heure fatidique approchant, je laisserai de côté d'autres observations que j'estime également pertinentes et qui rejoignent celles qu'ont exposées les orateurs précédents.

Je voudrais pouvoir faire confiance au Gouvernement. Pour inspirer cette confiance, en ce qui concerne les travaux routiers, il faut d'abord renverser la tendance actuelle en matière financière et s'attaquer courageusement au problème.

Il ne faut pas que les économies de 250 milliards que M. le président du conseil veut réaliser dans les prochaines semaines, atteignent les crédits destinés à la route. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.

— 13 —

RENVOIS POUR AVIS A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute, à la demande de la commission des territoires d'outre-mer, prononcer le renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française de la proposition de résolution de M. Pierre Pommier et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à faire appel à l'épargne française pour financer les investissements nécessaires à la mise en valeur des richesses minières et pétrolières du Sahara (n° 4394).

L'Assemblée voudra sans doute, à la demande de la commission des territoires d'outre-mer, prononcer le renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française de la proposition de résolution de M. Quinson et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à émettre un grand emprunt destiné à financer la mise en valeur du Sahara (n° 4313).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Conformément au 8° alinéa de l'article 20 du règlement, les renvois pour avis sont ordonnés.

— 14 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Regaudie et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à régler la situation administrative d'agents du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, victimes de la guerre 1939-1945.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 4747, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Delabre et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à abroger les dispositions restrictives de la loi de Vichy du 3 février 1942, relatives au cumul d'une pension et d'un traitement.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 4748, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Delabre et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à assurer à tous les fonctionnaires réformés de guerre le bénéfice des articles 2 et 3 de la loi du 17 avril 1924, devenu l'article 97 du code des pensions civiles et militaires.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 4749, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Bernard Paumier et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à compléter l'article 668 du code rural et à accorder seulement les prêts d'installation aux jeunes agriculteurs propriétaires exploitants dont la valeur de la propriété ne dépasse par 7 millions de francs, et le revenu cadastral 40.000 francs.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 4755, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Goussu et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à l'abrogation du décret n° 57-184 du 18 février 1957 créant un conseil national et des comités départementaux de la vulgarisation agricole.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 4756, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

— 15 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Parrot une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à laisser au conseil supérieur de la pêche l'intégralité du montant de la taxe parafiscale, dite « taxe piscicole ».

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 4751, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Barthélemy et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à octroyer au personnel ouvrier de l'institut géographique national une prime annuelle de résultat d'exploitation de 25.000 francs imputable sur les produits des travaux spéciaux.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 4757, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 16 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Paumier un rapport, fait au nom de la commission des boissons, sur la proposition de résolution de M. Bernard Paumier et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à reporter au 1er juillet 1957 la date des déclarations pour abandon de droit de replantation des vignes (n° 3722).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4744 et distribué.

J'ai reçu de M. Schaff un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme, sur: I. Le projet de loi tendant à étendre le bénéfice de la réduction tarifaire de 30 p. 100 accordée sur les réseaux de la Société nationale des chemins de fer français aux conjoints et aux enfants mineurs des titulaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager, versés au titre d'un régime de sécurité sociale; II. *a*) le rapport fait au cours de la deuxième législature, repris le 9 mars 1956, sur la proposition de loi de M. Le Coutaller et plusieurs de ses collègues tendant à accorder des facilités de transport par chemin de fer aux titulaires d'une pension de retraite attribuée en application d'un des régimes concernant les fonctionnaires et agents de la fonction publique de l'Etat, des départements et communes et des services concédés, ainsi qu'à leurs conjoints et personnes à charge; *b*) le rapport fait au cours de la deuxième législature, repris le 23 mars 1956, sur la proposition de loi de M. Marcel Noël et plusieurs de ses collègues tendant à accorder la réduction de 30 p. 100 sur les tarifs S. N. C. F. applicable aux voyages de congés payés, aux conjoints et aux enfants des titulaires d'une pension, servie au titre d'un régime de sécurité sociale ou d'aide aux grands infirmes et aveugles, même si ces titulaires ne peuvent se déplacer pour raison de santé; III. les propositions de loi: 1° de M. Frédéric-Dupont tendant à accorder aux conjoints des vieux travailleurs la réduction de 30 p. 100 sur les réseaux de la Société nationale des chemins de fer français; 2° de M. Vigier tendant à faire bénéficier de facilités de transport par chemin de fer les épouses de bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager de la sécurité sociale; 4° de M. Jean Cayeux et plusieurs de ses collègues tendant à étendre les dispositions de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer aux conjoints des bénéficiaires de ladite loi; 4° de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues tendant à compléter la loi n° 50-891 du 1er août 1950 en accordant le bénéfice du tarif des congés payés aux conjoints de retraités; 5° de MM. Quinson, Bernard Lafay et de Léotard tendant à faire bénéficier l'épouse d'un vieux travailleur retraité du droit à un voyage aller et retour par an, au tarif des congés payés; 6° de M. Arthur Conte et plusieurs de ses collègues tendant à étendre au conjoint le bénéfice de la loi n° 50-891 du 1er août accordant des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager versé au titre d'un régime de sécurité sociale; 7° de Mme Francine Lefebvre et plusieurs de ses collègues tendant à étendre les dispositions de la loi n° 50-891 du 1er août 1950, accordant des facilités de transports par chemins de fer, aux conjoints des bénéficiaires de ladite loi (nos 3936, 1097, 1429, 138, 577, 776, 1527, 3308, 3456, 3574, 4095, 4169).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 4745 et distribué.

J'ai reçu de Mme Rabaté un rapport, fait au nom de la commission de la justice et de législation, sur la proposition de loi, modifiée par le Conseil de la République, tendant à modifier les articles 344 et 368 du code civil relatifs à l'adoption et à la légitimation adoptive (n° 4709).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4746 et distribué.

J'ai reçu de M. Rolland un rapport, fait au nom de la commission de la justice et de législation, sur la proposition de loi, modifiée par le Conseil de la République, tendant à proroger les dispositions de la loi n° 49-458 du 2 avril 1949 modifiée accordant le bénéfice du maintien dans les lieux à certains clients des hôtels, pensions de famille et meublés (n° 4710).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4750 et distribué.

J'ai reçu de M. Mignot un rapport, fait au nom de la commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions, sur la proposition de loi de M. de Léotard tendant à assurer la conservation et le contrôle des bulletins pour les élections municipales (n° 1387).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4752 et distribué.

J'ai reçu de M. Mignot un rapport, fait au nom de la commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions, sur la proposition de loi de M. Vignard tendant à modifier l'article 35 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale (n° 4102).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4753 et distribué.

J'ai reçu de M. Mignot un rapport, fait au nom de la commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions, sur la proposition de loi de M. Cagne et plusieurs de ses collègues, tendant à abroger les articles 5 et 6 de la loi n° 53-252 du 1er avril 1953 modifiant et complétant la loi n° 47-1732 du 5 septembre 1947 fixant le régime général des élections municipales et complétant la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale (n° 2173).

Le rapport sera imprimé sous le n° 4754 et distribué.

— 17 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain jeudi 4 avril, à quinze heures, séance publique:

Vote de la proposition de loi de M. Meck et plusieurs de ses collègues tendant à modifier la loi n° 46-2426 du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail et maladies professionnelles, de façon à étendre son champ d'application à certains accidents survenus pendant le trajet d'aller et retour effectué par les travailleurs pour se rendre à leur lieu de travail et qui en sont exclus d'après les textes actuels (nos 807-1264-1891-2197-4165. — M. Meck, rapporteur) (2e inscription) (sous réserve qu'il n'y ait pas débat);

Vote de la proposition de résolution n° 2616 de M. Gautier-Chaumet et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à équiper nos troupes de brodequins militaires en cuir (nos 4128-4605-4683. — M. Jean-Paul David, rapporteur), (sous réserve qu'il n'y ait pas débat);

Vote du projet de loi n° 3018 modifiant le deuxième alinéa de l'article 20 de la loi du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission) (n° 4391. — M. Robert Coutant, rapporteur) (sous réserve qu'il n'y ait pas débat);

Discussion en deuxième lecture de la proposition de loi tendant à proroger les dispositions de la loi n° 49-458 du 2 avril 1949, modifiée, accordant le bénéfice du maintien dans les lieux à certains clients des hôtels, pensions de famille et meublés (n° 4710-4750. — M. Rolland, rapporteur);

Discussion des conclusions du rapport n° 4729 portant, au nom de la commission des territoires d'outre-mer, proposition de décision sur le décret du 28 mars 1957, soumis à l'examen du Parlement en application de l'article 1er de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, portant statut du Cameroun (n° 4695. — M. Juskiewenski, rapporteur);

Discussion de la proposition de loi n° 3675 de M. Mahamoud Harbi et plusieurs de ses collègues sur le mode de scrutin pour les élections à l'assemblée locale du territoire de la Côte française des Somalis (n° 4690. — M. Apithy, rapporteur);

Discusssion des propositions de loi: 1° de M. Barry Diawadou et plusieurs de ses collègues, n° 1471, relative à la formation des assemblées de groupes et des assemblées d'Afrique occidentale française et du Togo, d'Afrique équatoriale française et du Cameroun et de Madagascar; 2° de M. Senghor et plusieurs de ses collègues, n° 2169, tendant à modifier la composition des assemblées locales dans les territoires d'outre-mer; 3° de M. Bruelle, n° 2427 rectifié, relative à la création d'une province de Diégo-Suarez, Madagascar; 4° de M. Maurice Lenormand, n° 2532, relative à la formation et à la composition de l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances; 5° de M. Oopa Pouvanaa, n° 2617, relative à la formation et à la composition de l'assemblée territoriale de Tahiti, actuellement dénommée « Etablissements français de l'Océanie »; 6° de M. Hénault, n° 4561, relative à la composition et à la formation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et des Etablissements français de l'Océanie (dispositions relatives à l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances) (n°s 2514-2704-2991-4688. — M. Apithy, rapporteur);

Discussion des propositions de loi: 1° de M. Barry Diawadou et plusieurs de ses collègues, n° 1471, relative à la formation des assemblées de groupes et des assemblées d'Afrique occidentale française et du Togo, d'Afrique équatoriale française et du Cameroun et de Madagascar; 2° de M. Senghor et plusieurs de ses collègues, n° 2169, tendant à modifier la composition des assemblées locales dans les territoires d'outre-mer; 3° de M. Bruelle, n° 2427 rectifié, relative à la création d'une province de Diégo-Suarez, Madagascar; 4° de M. Maurice Lenormand, n° 2532, relative à la formation et à la composition de l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances; 5° de M. Oopa Pouvanaa, n° 2617, relative à la formation et à la composition de l'assemblée territoriale de Tahiti, actuellement dénommée « Etablissements français de l'Océanie »; 6° de M. Hénault, n° 4561, relative à la composition et à la formation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et des Etablissements français de l'Océanie (dispositions relatives à l'assemblée territoriale de Tahiti) (n°s 2514-2704-2982-2991-4687. — M. Apithy, rapporteur).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 3 AVRIL 1957

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

QUESTIONS ORALES

BUDGET

6227. — 3 avril 1957. — **M. Ninine** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** quelles mesures ont été prises pour assurer le payement normal et régulier de la solde mensuelle due, jusqu'à leur dégagement ou reclassement, aux fonctionnaires des cadres locaux d'Indochine actuellement placés dans la position dite « d'expectative de reclassement ». Le crédit de 540 millions, voté par le Parlement et inscrit au chapitre 31-92, article 3, du budget 1957 des affaires étrangères, section III (Relations avec les Etats associés), a été bloqué jusqu'à concurrence de 500 millions par le décret n° 57-92 du 30 janvier 1957. De ce fait, 800 fonctionnaires n'ont perçu aucune solde depuis le 31 janvier 1957.

INDUSTRIE ET COMMERCE

6228. — 3 avril 1957. — **M. René Pleven** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** s'il n'estime pas opportun d'exposer avec précision devant l'Assemblée nationale l'importance réelle des ressources pétrolières récemment découvertes au Sahara français et, dans l'affirmative, de faire cet exposé en réponse à la présente question, l'absence de toute déclaration autorisée devant le Parlement français favorisant une spéculation qui risque d'être dangereuse pour les épargnants français.

QUESTIONS ÉCRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

(Information.)

6229. — 3 avril 1957. — **M. Gayrard** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de l'information:** 1° quels sont les critères sur lesquels se base la R. T. F. pour citer les journaux en général et les hebdomadaires, en particulier, dans sa revue de presse; 2° le tirage du journal ainsi que sa ligne politique entrent-ils en ligne de compte; 3° combien de fois *Fraternité française* a-t-elle été citée en 1956; 4° quel est le tirage de *Fraternité française* à la connaissance du ministre; 5° quels sont les journaux les plus souvent cités; 6° quel est leur tirage.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

6230. — 3 avril 1957. — **M. Robert Besson** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** que, parmi les produits d'origine étrangère soumise à la taxe spéciale temporaire de compensation au taux de 15 p. 100 par les dispositions de l'arrêté du 15 mars figurent: Ex 32-01. — Extraits tannants d'origine végétale: B. de mimosa ou de vallonnées; C. de québracho. Ces matières ne sont pas produites en France. A ces frais supplémentaires s'ajoutent encore ceux que représente l'avance de fonds de 25 p. 100 de la valeur des marchandises imposées aux importateurs par le décret du 15 mars. Cette taxe grèvera les coûts de fabrication d'entreprises très fortement exportatrices, et les mettra en posture difficile sur les marchés mondiaux. Il lui demande s'il ne compte pas envisager une dérogation pour ces matières premières absolument indispensables à l'industrie du cuir.

6231. — 3 avril 1957. — **M. Jean Charlot** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un client, ayant donné l'ordre à son agent de change de Marseille de transférer à un agent de change de Paris les titres (libres et Sicovam) qu'il avait sous dossier à son nom, s'est vu appliquer pour ce transfert un demi-courtage de 4 p. 1.000 (quatre pour mille) en vertu de « dispositions intérieures » du tarif des frais de la chambre syndicale des agents de change près la Bourse de Marseille. Il lui demande si cette perception est régulière et a bien été autorisée par décret, conformément à l'article 38 du décret du 7 octobre 1890 et, dans l'affirmative, s'il n'estime pas qu'elle constitue une entrave au libre choix de l'intermédiaire.

6232. — 3 avril 1957. — **M. Chêne** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** les raisons impérieuses pour lesquelles le décret n° 57-35 du 25 janvier 1957 fait obligation à tous marchands de gibier mort et de gibier vivant de tenir un registre coté et paraphé où ils doivent inscrire les noms, qualité et adresse de leurs contractants, ainsi que le nombre et l'espèce des gibiers achetés ou vendus.

6233. — 3 avril 1957. — **M. Alfred Coste-Floret** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** le cas suivant: M. X..., invalide de guerre, a été nommé, au titre des emplois réservés, commis stagiaire des services extérieurs de l'Etat au ministère de l'air à dater du 1er octobre 1956. L'intéressé avait auparavant exercé, pendant dix-neuf ans, les fonctions de commis aux écritures à l'hôpital civil d'Alger. Il lui demande si, lors de sa titularisation, l'intéressé pourra obtenir que soient pris en compte pour la détermination de ses droits en matière d'ancienneté et de retraite les services accomplis à l'hôpital civil d'Alger.

6234. — 3 avril 1957. — **M. Monnier** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si les courtiers, représentants et, en général, toute personne travaillant à la commission sont imposables au payement de la taxe locale et à la taxe des prestations de service et, dans l'affirmative, quel est l'article du code général des impôts qui en fixe les modalités.

6235. — 3 avril 1957. — **M. Monnier** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que la loi du 17 janvier 1948 a institué trois régimes d'allocations vieillesse: artisanal, commercial, industriel. Qu'il existe: 1° un régime obligatoire pour tous; 2° un régime complémentaire obligatoire pour une catégorie déterminée; 3° un régime complémentaire facultatif. Les cotisations correspondant aux 1° et 2° sont admises en déduction pour l'établissement de l'imposition sur le revenu. Il lui demande dans quelle mesure elles peuvent être admises en déduction, cette question étant réservée (B. O. C. D., 2e partie, 1950, n° 1, pp. 17 et 18).

6236. — 3 avril 1957. — **M. Viallet** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** les raisons pour lesquelles les associés de fait qui bénéficient d'un forfait en ce qui concerne les contributions indirectes ne se voient pas dans la possibilité de pouvoir bénéficier de la même mesure en ce qui concerne les contributions directes (B. I. C.).

6237. — 3 avril 1957. — **M. Viallet** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques,** étant donné l'injustice de certaines réglementations, leur inefficacité technique et l'impossibilité où se trouvent la plupart des commerçants de les observer dans leur intégralité, si les méthodes nouvelles employées par le contrôle économique dans l'exercice de ses attributions, dont le caractère spectaculaire des vérifications tend à faire passer les commerçants pour responsables de l'augmentation du coût de la vie lui paraissent souhaitables.

AFFAIRES ETRANGERES

6238. — 3 avril 1957. — **M. Cayrard** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles sont les mesures discriminatoires prises contre la France par les pays du Moyen-Orient (Syrie, Liban, etc.) à la suite de l'expédition de Suez.

6239. — 3 avril 1957. — **M. Ninine** demande à **M. le ministre des affaires étrangères:** 1° quelles mesures ont été, *proprio motu*, prises par les services compétents de son département (relations avec les Etats associés) en vue du mandatement des rappels dus, à la date du 5 mars 1957, aux fonctionnaires des cadres locaux d'Indochine bénéficiaires des dispositions de l'article 11 (§ *b*) de la loi n° 57-261 du 2 mars 1957; 2° s'il compte, en tout état de cause, donner expressément toutes instructions utiles auxdits services pour que les demandes, éventuellement adressées à cette fin, par les intéressés, reçoivent rapidement la suite logique que commande le souci de respecter loyalement les dispositions législatives considérées.

AFFAIRES SOCIALES

6240. — 3 avril 1957. — **M. Jean Lainé** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales** sur la situation des médecins contrôleurs des lois d'aide sociale. Il rappelle que les départements exigent des postulants qu'ils aient exercé effectivement la médecine pendant un certain nombre d'années (en moyenne dix ans) que, dans le cas le plus favorable, les candidats ne peuvent postuler cet emploi avant l'âge de trente-cinq ans (sept ans d'études et dix ans de pratique), ce qui leur interdit de réunir à soixante ans plus de vingt-cinq ans de service qui entreront en ligne de compte pour le calcul de leur pension de retraite; qu'ils sont actuellement classés en catégorie A (sédentaires). Il demande s'il ne serait pas possible pour remédier à ce qui paraît être une injustice: 1° de considérer les années pendant lesquelles ces médecins ont pratiqué effectivement comme concourant pour avoir droit à une pension de retraite, sous réserve, bien entendu, qu'ils versent les sommes qui leur auraient été retenues s'ils avaient été fonctionnaires dès la fin de leurs études; 2° de les faire classer en catégorie B (actifs), puisqu'ils se déplacent quotidiennement et ont un contact direct et permanent avec les malades.

6241. — 3 avril 1957. — **M. Teulé** demande à **M. le ministre des affaires sociales** de lui faire connaître, pour chaque caisse départementale de sécurité sociale et pour l'année 1956: 1° le montant des cotisations encaissées; 2° celui des prestations payées; 3° celui des frais de gestion; 4° celui des sommes affectées à des subventions, prêts, etc.; 5° celui des versements à la caisse régionale et à la caisse nationale — pour chaque caisse régionale les recettes d'une part, les frais de gestion, l'affectation des sommes portées en sorties, d'autre part — pour la caisse nationale les mêmes renseignements.

AGRICULTURE

6242. — 3 avril 1957. — **M. Alduy,** se référant à la réponse donnée le 3 octobre 1956 à sa question n° 2081, demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture,** comment il envisage, avec les effectifs de l'administration des eaux et forêts réduits encore tout récemment par la suppression de 250 postes d'agents techniques, d'assumer les opérations de contrôle et de gestion administrative prévues au titre VI du projet de loi-cadre de l'agriculture en ses articles 20, 21, 22 et 23.

6243. — 3 avril 1957. — **M. Bone** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quelles sont les conditions à remplir pour qu'un entrepreneur des travaux agricoles puisse bénéficier de la subvention de 15 p. 100 sur l'achat de matériel et, en l'occurrence, d'un tracteur à chenilles (bulldozer).

6244. — 3 avril 1957. — **M. Coguel** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quel était pour le département du Pas-de-Calais en 1890, 1900, 1910, 1920, 1930, 1940, 1950, 1956: *a*) le nombre d'exploitations agricoles; *b*) le nombre des exploitations en fermages; *c*) le nombre d'exploitations directes, et pour chacune de ces catégories, leur nombre: de 0 à 10 hectares, de 11 à 20 hectares, de 21 à 30 hectares, de 31 à 40 hectares, de 41 à 50 hectares, de 51 à 60 hectares, de 61 à 70 hectares, de 71 à 80 hectares, de 81 à 90 hectares, de 91 à 100 hectares, de 101 à 120 hectares, de 121 à 150 hectares, de 151 à 200 hectares, de 201 hectares et plus.

6245. — 3 avril 1957. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° la répartition : *a*) des subventions; *b*) des prêts attribués pour « l'amélioration de la Sologne » de 1951 à 1956 inclus; 2° la répartition: *a*) des subventions; *b*) des prêts attribués « aux agriculteurs adhérant aux associations constituées pour le développement et la vulgarisation de techniques de production en grande Sologne », ces renseignements étant donnés pour les agriculteurs exploitant: *a*) moins de 10 hectares; *b*) 10 à 30 hectares; *c*) 30 à 70 hectares; *d*) 70 à 150 hectares; *e*) plus de 150 hectares.

ALGERIE

6246. — 3 avril 1957. — **M. Cayrard** expose à **M. le ministre résidant en Algérie** qu'en novembre dernier une collecte pour l'aide à l'enfance algérienne fut faite dans toute la France. Il lui demande: 1° quel est le montant des fonds recueillis; 2° à quels achats ont été affectés ces fonds; 3° auprès de quels fournisseurs ont été réalisés ces achats; 4° s'il est exact, alors que les jeunes Algériens vont pieds nus, qu'aucune paire de chaussures n'ait été distribuée malgré des offres de dons.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

6247. — 3 avril 1957 — **M. Alloin** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quelle est la hiérarchie exacte entre M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre et le dernier fonctionnaire de ce ministère en contact avec un ancien combattant pensionné de guerre pour toutes opérations concernant le carnet médical de soins gratuits prévu par l'article 64 du code des pensions.

BUDGET

6248. — 3 avril 1957. — **M. Alduy** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si, en application des dispositions de l'article 2, titre 2, paragraphe 3, du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 portant exonération des taxes prévues par le nouveau régime fiscal du transport des marchandises, les véhicules utilisés par les expéditeurs, exportateurs et importateurs de fruits, légumes et primeurs pour la collecte, le ramassage et l'acheminement de ces produits agricoles, ne devraient pas automatiquement bénéficier de l'exonération, du moins pour les entreprises entendant réduire leurs déplacements les plus importants aux cantons limitrophes.

6249. — 2 avril 1957. — **M. Berthet** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas de certaines maisons de santé ou pouponnières exploitées sous la forme de sociétés à responsabilité limitée, agréées par les caisses de sécurité sociale, l'A. M. G., les diverses administrations, et dont le prix de journée exclut toute idée de bénéfice. Il lui demande si ces établissements: 1° peuvent être considérés comme se livrant à des opérations de caractère non lucratif et, dans la négative, quel est le critère qui permet de déterminer qu'une société à responsabilité limitée déficitaire, mais rémunérant justement ses gérants, peut être considérée comme se livrant à des opérations de caractère lucratif; 2° sont effectivement dispensés des taxes sur le chiffre d'affaires, conformément à l'article 8 de la loi du 3 février 1953.

6250. — 3 avril 1957 — **M. Robert Bichet** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° si des dispositions particulières ont été prises en ce qui concerne la perception de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, afin que le propriétaire d'un véhicule qui a vendu celui-ci muni d'une vignette payante à un acquéreur ayant droit à la délivrance d'une vignette gratuite (infirme ou militaire rappelé ou maintenu sous les drapeaux, par exemple), et qui n'a pu, de ce fait, récupérer, au moins partiellement, le montant de la taxe, ne soit pas astreint au payement d'une nouvelle taxe à taux plein pour la voiture destinée à remplacer celle qui a été vendue; 2° au cas où aucune mesure particulière n'aurait été prévue, s'il ne lui semblerait pas équitable de ne réclamer à l'intéressé, lors de la délivrance de la deuxième vignette, contre restitution à l'administration de la vignette devenue inutilisable, que la différence entre le montant des deux taxes exigibles.

6251. — 3 avril 1957. — **M. Cagne** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que, des dispositions en vigueur pour l'établissement de la déclaration annuelle des revenus, il résulte que les rappelés ou maintenus sous les drapeaux du fait de la guerre d'Algérie sont imposables sur les sommes perçues à titre de soldes. Il lui demande: 1° s'il n'envisage pas d'exclure les soldes perçues par les rappelés, du revenu imposable; 2° s'il ne compte pas prescrire le dégrèvement d'office du reliquat des impôts dus en 1954 par des appelés puis maintenus sous les drapeaux en Algérie jusqu'en décembre 1956.

6252. — 3 avril 1957. — **M. Cagne** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si la revalorisation des rentes viagères s'appliquera aussi aux domaines retraites.

6253. — 3 avril 1957. — **M. Catoire** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'un associé d'une société en nom collectif qui a contracté un emprunt par acte authentique pour effectuer son apport en espèces. Il lui demande si les intérêts payés pour cet emprunt peuvent être déduits de sa part de bénéfices taxable à la taxe proportionnelle et à la surtaxe progressive.

6254. — 3 avril 1957. — **M. Catoire** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si un contribuable ayant cessé son activité commerciale le 31 décembre 1955 et déposé sa déclaration modèle A. 1 dans le délai légal de dix jours peut porter en charge, à déduire, lors de l'établissement de sa déclaration modèle B en 1956, la taxe proportionnelle afférente à l'année 1954-1955 et celle afférente à l'exercice 1955 conformément à l'article 156 (§ 3°) du code général des impôts, même si l'imposition de la taxe proportionnelle a été mise en recouvrement en 1956.

6255. — 3 avril 1957. — **M. Dorey** signale à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les membres d'associations de castors, dont le but est de s'entr'aider les uns les autres à construire leur maison, sont très fréquemment, en raison même des circonstances particulières dans lesquelles ils construisent, dans l'impossibilité d'achever la construction de leur maison dans le délai de quatre ans prévu à l'article 1371 (§ 1 c) du code général des impôts, et sont, en conséquence, invités à acquitter le complément des droits et les taxes dont ils avaient été exonérés lors de l'acquisition du terrain à construire, avec, en outre, le payement d'un droit supplémentaire de 6 francs par 100 francs. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'étendre aux associations de castors les dispositions de l'article 1371 (§ IV) du code général des impôts, en vertu desquelles une prorogation annuelle renouvelable du délai de quatre ans peut être accordée par le directeur départemental de l'enregistrement du lieu de la situation des terrains, d'une part, aux organismes à loyer modéré qui ont acquis un terrain pour l'utiliser progressivement, d'autre part, lorsqu'il s'agit de la construction d'ensembles à réaliser progressivement par tranches successives.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

6256. — 3 avril 1957. — **M. Marius Cartier** signale à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées:** « qu'un commando de défense » est constitué à Saint-Dizier (Haute-Marne); que les membres de ce commando possèdent des tenues militaires et qu'ils effectuent des manœuvres presque chaque dimanche dans la région. Il lui demande: 1° quel est le caractère exact de ce « commando de défense »; 2° quels en sont les buts; 3° quels textes législatifs ou réglementaires en autorisent la formation.

6257. — 3 avril 1957. — **M. Liante** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que le conseil d'Etat, statuant au contentieux (section du contentieux 2e et 4e sous-sections réunies) a rendu, le 21 décembre 1956, un arrêt aux termes duquel la décision du ministre de la défense nationale en date du 27 octobre 1951 prononçant le licenciement de deux ouvriers est annulée. Il lui demande quelles mesures il envisage pour réintégrer ces deux travailleurs avec effet du 28 octobre 1951.

EDUCATION NATIONALE

6258. — 3 avril 1957. — **Mlle Marzin** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** que, sous timbre de la coopérative d'une école nationale professionnelle de Paris, a circulé parmi les élèves de l'établissement un « référendum sur l'avenir professionnel des jeunes » auquel les postes périphériques de radio ont fait récemment quelque propagande, et lui demande: 1° si ce référendum a été autorisé par ses services; 2° sinon, pourquoi a-t-il été présenté aux élèves de l'école en question, sous timbre de la coopérative de l'école; 3° quelle mesure il entend prendre pour informer le public que ce référendum n'a aucun caractère officiel, et que ses résultats ne sauraient avoir qu'une valeur contestable.

6259. — 3 avril 1957. — **M. Segella** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** quels sont: 1° l'augmentation en nombre, par catégories, des fonctionnaires de son ministère au cours des années 1955, 1956 et des prévisions pour 1957; 2° l'évolution pendant le même laps de temps des places offertes aux divers concours organisés par l'éducation nationale; 3° l'augmentation du nombre des places mises en concours dans toutes les grandes écoles; 4° l'augmentation des sommes consacrées pendant les trois dernières années, dans le budget de l'éducation nationale: au 1er degré, au 2e degré, au technique, à l'enseignement supérieur; 5° le nombre des constructions scolaires de tous ordres achevées en 1955, 1956 et le nombre des constructions en cours en 1957.

6260. — 3 avril 1957. — **M. Villard** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** sur la situation administrative des dames-secrétaires titulaires de leur poste à la date de parution de leur nouveau statut (25 janvier 1956) et non encore intégrées. Il lui demande: 1° si une solution analogue à celle qui est appliquée pour l'intégration des agents dactylographes-ronéotypistes dans le cadre des sténodactylographes ne devrait pas être appliquée pour les dames secrétaires, et s'il ne pense pas qu'en vertu du principe des droits acquis, toutes les dames secrétaires titulaires de leur poste à la date de parution de leur nouveau statut devraient être intégrées, au moins comme rédactrices de 2e classe, lorsqu'elles remplissent les conditions administratives exigées, à savoir baccalauréat complet, diplôme de sténo-dactylographe et notes attestant leur compétence et leurs capacités au poste qu'elles occupent; 2° si, en attendant que soit réparée l'injustice dont elles sont actuellement victimes, elles ne devraient pas bénéficier des augmentations accordées aux salariés de la catégorie C.

INDUSTRIE ET COMMERCE

6261. — 3 avril 1957. — **M. Barthélemy** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** que de nombreux sondages exécutés depuis 1942 dans la région de Lons-le-Saunier y ont révélé l'existence, à une profondeur exploitable, d'une couche de houille grasse constituant un gisement parfaitement reconnu d'une superficie prospectée d'au moins 20 kilomètres carrés et représentant une réserve d'au moins 170 millions de tonnes d'excellent charbon. Il lui demande quelles sont les raisons exactes qui ont jusqu'ici motivé le retard apporté à la mise en exploitation de ce bassin houiller dont les ressources auraient pu déjà fournir à l'économie française, récemment handicapée par une pénurie de combustible, un appoint substantiel de charbon de bonne qualité industrielle.

6262. — 3 avril 1957. — **M. Isorni** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** que de nombreuses personnes se plaignent de la qualité du gaz de chauffage dans la région parisienne. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que la Compagnie du gaz de France fournisse un gaz d'une qualité meilleure et plus en rapport avec son prix.

6263. — 3 avril 1957. — **M. Marcel-Edmond Naegelen** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** que la direction générale d'Electricité de France exerce depuis quelques semaines une pression morale sur les employés et ouvriers de la centrale thermique de Sainte-Tulle (Basses-Alpes) pour les amener à accepter une mutation dans une autre de ses usines, ce qui provoque une grande inquiétude parmi ce personnel. Ainsi semble se confirmer l'intention de la direction générale d'Electricité de France de supprimer cette centrale thermique, à un moment où la France souffre de pénurie d'énergie et dans un département aux ressources très limitées, alors qu'on venait précisément de lui promettre une véritable renaissance économique. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour empêcher cette fermeture.

INTERIEUR

6264. — 3 avril 1957. — **M. Couturaud** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que de nombreux fonctionnaires de police précédemment en fonctions au Maroc ont été rayés des cadres de l'administration chérifienne et mis la disposition du Gouvernement français. Parmi eux se trouvaient plusieurs centaines d'inspecteurs qui, hormis ceux qui sont âgés de plus de 50 ans, les mariés ayant au moins 3 enfants à charge, et quelques rares exceptions, ont été envoyés, depuis le 19 décembre 1956, en Algérie pour effectuer une mission de 6 mois, après avoir reçu une lettre de la direction générale de la sûreté nationale. Actuellement, sous couvert de la préparation du décret de fusion des inspecteurs de police de la sûreté nationale et des inspecteurs d'Algérie, il est envisagé de transformer en affectation cette mission de 6 mois imposée. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour: 1° tenir la promesse faite à ces personnels, c'est-à-dire les intégrer dans les cadres de la sûreté nationale et à l'issue de leur mission de 6 mois en Algérie, les affecter dans les postes vacants en territoire métropolitain; 2° que ces policiers reçoivent à l'avenir régulièrement leurs traitements et puissent le percevoir au lieu de leur affectation ou de leur mission; 3° que ces personnels perçoivent dans les meilleurs délais les frais de mission et les primes d'insécurité qui leur sont dus.

6265. — 3 avril 1957. — **M. Monnier** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° si un commerçant déclaré en faillite peut exercer les fonctions de maire; 2° si, maintenu dans lesdites fonctions par la bienveillance de l'administration préfectorale, des mesures peuvent être prises à l'encontre de ces responsables; 3° si les actes d'état civil, contresignés du maire, sont entachés de nullité.

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

6266. — 3 avril 1957. — **M. Damasio** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones:** 1° quelles sont les sanctions applicables à une employée des postes, télégraphes et téléphones d'une petite ville qui, étant de service toutes les nuits, profite du poste qui lui est confié pour écouter les communications et, le lendemain, rapporter ou communiquer ce qu'elle a pu entendre; 2° le personnel des postes, télégraphes et téléphones, employé au téléphone, est-il tenu au secret professionnel.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

6267. — 3 avril 1957. — **M. Charles Benoist** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** sur les dispositions de l'article 25 de la loi du 24 mai 1951 (art. 202 du code de l'urbanisme), relatives à la lutte contre le taudis. Il lui demande: 1° combien de logements « à normes réduites » ont été construits par département, en application de cette législation par: *a*) les offices publics départementaux d'H. L. M.; *b*) les offices publics communaux d'H. L. M.; *c*) les sociétés d'H. L. M.; 2° suivant le même ordre, combien sont actuellement en construction; 3° combien de programmes sont en instance.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

6268. — 3 avril 1957. — **M. Marcel Noël** expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** le cas d'un retraité logé gratuitement dans une partie de la maison d'une petite propriété, jouissant d'une partie du verger et du potager en échange de la surveillance et de l'entretien de la propriété en l'absence des propriétaires, aidant ceux-ci dans le travail, faisant un élevage à compte-demi. Il ne perçoit aucune rémunération et, en cas de maladie, est ressortissant de la caisse à laquelle il était affilié avant sa mise à la retraite. Il lui demande quelle est la situation, au regard de la sécurité sociale, de ce vieux travailleur et à quel régime il doit être affilié.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

6269. — 3 avril 1957. — **M. Maurice-Bokanowski** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,** étant donné le malencontreux accident qui vient de se produire sur le viaduc d'Auteuil, s'il ne lui semble pas souhaitable de faire renforcer les parapets des ponts du département de la Seine.

6270. — 3 avril 1957. — **M. Gayrard,** se référant à la réponse donnée le 19 mars 1957 à sa question n° 5130, demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:** 1° combien il a été remboursé par le ministère intéressé à la Société nationale des chemins de fer français; 2° quel est le ministère intéressé; 3° les raisons de ce transport particulier (question à laquelle il n'a pas été répondu).

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

3809. — **M. Mondon** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que les inspecteurs adjoints des contributions directes de 1re classe, qui auraient dû normalement accéder au grade supérieur d'inspecteur de 2e classe des contributions directes au titre de 1955, n'ont, actuellement, encore pas eu la notification officielle de leur avancement, ni bénéficié du traitement attaché au nouveau grade auquel ils peuvent prétendre alors que leurs collègues des régies voisines (enregistrement et contributions indirectes) ont vu paraître leurs tableaux respectifs depuis déjà plusieurs mois. Il lui signale que le tableau concernant ces fonctionnaires aurait dû, conformément au statut de la fonction publique, être publié avant le 1er janvier 1955 ou, tout au moins, au cours du premier semestre 1955 selon les errements habituels. De ce fait, les inspecteurs adjoints intéressés subissent un préjudice matériel et moral d'autant plus grave qu'il s'agit d'agents dont les indices de traitements sont peu élevés. Il lui demande s'il envisage la parution prochaine dudit tableau et s'il a prévu des mesures pour indemniser ces agents du préjudice qu'ils subissent. (*Question du 6 novembre* 1956.)

Réponse. — Les nominations en qualité d'inspecteur de 2e classe des inspecteurs adjoints de 1re classe des contributions directes, inscrits au tableau d'avancement pour le grade supérieur établi au titre de l'année 1955, ont été approuvées le 18 janvier 1957. Les agents promus ne subiront pas de préjudice puisque aussi bien leur ancienneté dans la 2e classe prend effet rétroactivement de la date d'accès à ladite classe tandis que le traitement attaché à leur nouveau grade fera l'objet d'un rappel pécuniaire.

3811. — **M. Schaff** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que les inspecteurs adjoints des contributions directes de 1re classe, qui auraient dû normalement accéder au grade supérieur d'inspecteur de 2e classe des contributions directes au titre de 1955, n'ont, actuellement, encore pas eu la notification officielle de leur avancement, ni bénéficié du traitement attaché au nouveau grade auquel ils peuvent prétendre, alors que leurs collègues des régies voisines (enregistrement et contributions indirectes) ont vu paraître leurs tableaux respectifs depuis déjà plusieurs mois. Il est fait observer que le tableau concernant ces fonctionnaires aurait dû, conformément au statut de la fonction publique, être publié avant le 1er janvier 1955 ou, tout au moins, au cours du premier semestre 1955. De ce fait, les inspecteurs adjoints intéressés subissent un préjudice matériel et moral d'autant plus grave qu'il s'agit d'agents dont les indices de traitements sont peu élevés. Il lui demande s'il envisage la parution prochaine dudit tableau et si les intéressés bénéficieront d'un avancement calculé rétroactivement au 1er janvier 1955. (*Question du 6 novembre* 1956.)

Réponse. — Les nominations en qualité d'inspecteur de 2e classe des inspecteurs adjoints de 1re classe des contributions directes, inscrits au tableau d'avancement pour le grade supérieur établi au titre de l'année 1955, ont été approuvées le 18 janvier 1957. Les agents promus ne subiront pas de préjudice puisque aussi bien leur ancienneté dans la 2e classe prend rétroactivement effet à la date d'accès à ladite classe tandis que le traitement attaché à leur nouveau grade fera l'objet d'un rappel pécuniaire.

4617. — **M. Bernard Paumier** attire l'attention de **M. le ministre des affaires économiques et financières** sur la répartition du crédit de 2.065 millions de francs destiné au remboursement aux anciens prisonniers et déportés des marks qu'ils ont déposés dans les centres de rapatriement ou dans les caisses du Trésor et réalisé sur la base de 6 francs pour 1 mark et dans la limite d'un plafond de 500 marks. Depuis plus de deux ans que cette opération est en cours, le Trésor n'a versé aux intéressés que 300 millions de francs environ. Or, le taux de remboursement du mark vient d'être relevé et fixé à 15 francs. Ainsi, l'Etat débourserait seulement 750 millions sur les 2.065 perçus à cet effet. Il lui demande: 1° si le taux de 15 francs sera appliqué rétroactivement aux ayants-droit qui furent remboursés au taux de 6 francs; 2° quelles mesures il compte prendre afin que, conformément aux vœux des associations de prisonniers de guerre et des associations de déportés, la totalité du crédit de 2.065 millions soit affectée au remboursement des marks. (*Question du 28 décembre* 1956.)

Réponse. — La première question posée par l'honorable parlementaire appelle une réponse affirmative. Les anciens prisonniers de guerre, déportés politiques et travailleurs non volontaires en Allemagne qui ont déjà bénéficié des dispositions de l'arrêté du 26 janvier 1954 peuvent obtenir à la perception la plus proche de leur domicile, sur simple présentation de leur carte de rapatrié, un échange complémentaire portant sur une somme en reichsmark égale à celle qui a été précédemment échangée. Cet échange complémentaire est réalisé au taux de 9 francs pour un reichsmark, résultant de la différence entre le taux de 15 francs fixé par l'arrêté du 6 mars 1957 et le taux de 6 francs prévu par l'arrêté du 26 janvier 1954. Il est en revanche prématuré de répondre à la seconde question dans la mesure où il est encore impossible d'évaluer, même approximativement, le montant total des dépenses qu'entraîneront en définitive les opérations d'échange notamment du fait de l'application de l'arrêté du 6 mars 1957. Il convient cependant de rappeler que le montant des billets déposés par les rapatriés dans la limite de 500 reichsmark par déposant a été évalué en 1953 à 240 millions de reichsmark. Dans l'hypothèse où les demandes d'échange viendraient à porter sur l'intégralité de ces monnaies, le compte spécial dont les écritures retracent les opérations d'échange aurait à supporter, sur la base du taux d'échange qui vient d'être fixé, une charge telle que sa gestion se solderait par un déficit de l'ordre de 1.500 millions de francs. La décision d'élever le taux d'échange des reichsmark fait donc courir un risque certain au Trésor public. En tout état de cause, l'article 42 du décret n° 56-601 du 19 juin 1956 déterminant le mode de présentation du budget de l'Etat prévoit que le solde des comptes de règlement avec les Gouvernements étrangers, parmi lesquels se range le compte spécial d'échange des reichsmark, doit être pris en charge par le budget de l'Etat au moment de la clôture des opérations enregistrées à ces comptes.

4959. — **M. Jacques Fourcade** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** pour quelles raisons les importateurs de produits français au Maroc et en Tunisie ne bénéficient pas de l'aide à l'exportation. (*Question du 25 janvier* 1957.)

Réponse. — Les mesures concernant l'aide à l'exportation ont été envisagées pour résoudre nos difficultés sur les marchés étrangers. Pour les marchés tunisiens et marocains, les produits français bénéficient d'avantages spéciaux qui limitent les effets possibles de la concurrence étrangère. Les importateurs de ces deux pays disposent plus largement de francs que de devises étrangères dont l'octroi est soumis à la réglementation des changes. En outre, pour la Tunisie, l'Union douanière leur assure en général une protection analogue à celle qui existe sur le marché français. L'évolution de nos exportations vers ces deux pays n'a pas justifié jusqu'à maintenant un pessimisme excessif. Elle est suivie de près par les services français intéressés, attentifs à conserver sur ces marchés les débouchés français.

5082. — M. Bouxom demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si, en raison du recouvrement tardif des impôts dus au titre de l'année 1956, il ne pourrait accepter de reporter, à titre exceptionnel, du 15 février au 15 mars 1957 la date d'application de la majoration de 10 p. 100 applicable au payement du premier acompte provisionnel dû au titre de l'impôt sur le revenu des personnes physiques de 1957 et exigible le 31 janvier 1957. (*Question du 1er février 1957.*)

Réponse. — Le premier acompte provisionnel à valoir sur l'impôt sur le revenu des personnes physiques à émettre en 1957 était exigible le 31 janvier 1957; il était majorable de 10 p. 100 en cas de non-payement le 15 février suivant (art. 1664 et 1733 du code général des impôts). Les circonstances et les besoins de la trésorerie de l'Etat ne permettaient pas de reporter par voie de mesure générale la date limite de payement de cet acompte. Il ne pouvait pas notamment être tenu compte du fait qu'un certain nombre de cotisations d'impôt sur le revenu des personnes physiques afférentes aux revenus réalisés en 1955 n'ont été mises en recouvrement qu'à la fin de l'année 1956; aussi bien les contribuables faisant l'objet de ces cotisations ont déjà bénéficié pour acquitter cet impôt d'un délai plus long que celui qui a été imparti à la généralité des contribuables. D'ailleurs, le recouvrement du premier acompte provisionnel de 1957 s'est effectué normalement. Cependant, les contribuables qui, par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, n'ont pas pu verser cet acompte à la date légale pouvaient et peuvent encore solliciter individuellement de leur percepteur un délai supplémentaire de payement. De telles requêtes sont examinées par les percepteurs avec une grande bienveillance; il en ira de même des demandes en majoration de 10 p. 100 que les intéressés seront autorisés à formuler après avoir acquitté le principal de leur dette dans les délais fixés par les percepteurs.

5084. — M. Klock expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'en application de l'article 23 de la loi n° 52-432 du 28 avril 1952, relative au statut du personnel communal, le conseil municipal de Strasbourg a décidé, à l'unanimité, dans sa séance du 13 décembre 1954, d'attribuer au personnel municipal une prime de rendement, l'attribution de cette prime devant être faite suivant la procédure antérieure à l'application du statut, en attendant la constitution du comité paritaire national qui doit permettre l'application de la nouvelle procédure. Etant donné que ce budget n'a fait l'objet d'aucune opposition des autorités de tutelle et a été accepté, notamment, par le trésorier-payeur général du Bas-Rhin, il lui demande si ce dernier est en droit de refuser l'acheminement des mandats de payement de ladite prime. (*Question du 1er février 1957.*)

Réponse. — Ainsi que l'a déjà précisé la réponse adressée par M. le ministre de l'intérieur à la question écrite n° 17431 posée par M. Meck, « l'article 23 de la loi du 28 avril 1952 a seulement posé le principe de l'existence de primes de rendement, laissant le soin à un arrêté interministériel d'en fixer les modalités d'attribution » (*Journal officiel*, A. N., 10 septembre 1955). En l'absence d'intervention dudit arrêté d'application, les délibérations des assemblées locales instituant des primes de rendement selon des modalités fixées à leur initiative ne sauraient être considérées comme exécutoires, même si elles ont été approuvées par le préfet, sans constituer une violation des dispositions limitatives de l'article 1er de l'ordonnance du 17 mai 1945. Dans cette situation, le fait que les crédits nécessaires à la dépense aient été prévus au budget supplémentaire, arrêté sans observations par les autorités de tutelle, ne saurait donc à lui seul mettre à couvert le comptable municipal contre une injonction du juge des comptes tenant à l'insuffisance des pièces justificatives produites au soutien du payement. Il est d'ailleurs permis de penser que le règlement de cette question pourra intervenir prochainement, compte tenu de la nouvelle rédaction de l'article 22 de la loi susvisée du 28 avril 1952, après sa modification par l'article 1er de la loi du 22 mars 1957. D'un point de vue plus général, il est à souligner que le trésorier-payeur général du département en question n'a pu « accepter » le budget de la ville de Strasbourg et n'aurait pu davantage s'y opposer, puisque, s'il peut être appelé à formuler des avis d'ordre financier à la demande du préfet, il ne jouit d'aucune attribution propre en matière de tutelle budgétaire des communes.

5216. — M. Pierre Ferrand demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il ne serait pas possible de prévoir, non seulement un sursis aux versements des acomptes provisionnels effectués par tous les patentés de l'automobile, mais aussi des impositions spéciales pour l'année en cours. En raison du lourd préjudice que les restrictions d'essence ont apporté aux intéressés et de la crise imprévisible dans sa durée que va subir le commerce automobile, il est difficilement pensable que les intéressés resteront assujettis aux versements anticipés du tiers provisionnel à valoir sur les impôts sur le revenu pour l'année 1957, alors que leur chiffre d'affaires et leur mouvement de fonds ont subi un sérieux ralentissement. (*Question du 12 février 1957.*)

Réponse. — En vertu de l'article 1664 du code général des impôts, les acomptes provisionnels sur l'impôt sur le revenu des personnes physiques sont exigibles les 31 janvier et 30 avril. L'article 1733 prévoit l'application de la majoration de 10 p. 100 aux acomptes s'ils n'ont pas été réglés le 15 février ou le 15 mai; l'application de cette majoration à ces dates est automatique et obligatoire. Dès lors, tous les contribuables n'ayant pas acquitté le premier acompte provisionnel de 1957, au plus tard le 15 février, ont subi la majoration de 10 p. 100. L'administration ne peut pas reporter par voie de mesure générale en faveur d'une catégorie particulière de contribuables les échéances fiscales puisque celles-ci sont fixées par la loi et ne peut pas en particulier différer la date limite de payement des acomptes provisionnels. Au surplus, en raison de la diversité des situations dans lesquelles se trouvent les divers contribuables visés par l'honorable parlementaire, il ne serait guère justifié de les faire bénéficier d'un délai uniforme pour le payement des acomptes provisionnels. Toutefois, dans le cadre des textes légaux, l'administration ne méconnaît pas la nécessité de prendre en considération les difficultés particulières de certains contribuables. En premier lieu les contribuables qui auraient vu leurs revenus de 1956 diminuer sensiblement par rapport à ceux de 1955 en raison de la pénurie de carburant peuvent demander à calculer leurs acomptes provisionnels sur le montant probable de l'impôt à émettre en 1957. De telles demandes si elles n'ont pas été présentées à l'échéance du premier acompte provisionnel pourront encore être formulées à l'échéance du second. En second lieu des instructions permanentes prescrivent aux percepteurs d'examiner, dans un esprit de large compréhension, les demandes individuelles de délais supplémentaires de payement formées par des contribuables de bonne foi, momentanément gênés et justifiant ne pouvoir s'acquitter de leurs obligations fiscales dans les délais légaux. Les comptables dans l'examen des demandes de délai qui leur sont actuellement présentées tiennent le plus grand compte des difficultés nées de la pénurie de carburant. Il appartient donc aux « patentés de l'automobile » de présenter à leur percepteur des requêtes exposant leur situation personnelle et précisant l'étendue des délais qu'ils estiment nécessaires pour s'acquitter de leurs impôts, et notamment de leurs acomptes provisionnels. L'octroi de délais supplémentaires à des contribuables ne peut toutefois avoir pour effet de les exonérer de la majoration de 10 p. 100, qui, comme il a été dit ci-dessus, est appliquée automatiquement à toutes les cotes non acquittées avant la date légale. Mais les intéressés, dès qu'ils se seront libérés du principal de leur dette dans les conditions fixées par leurs percepteurs, pourront leur remettre des demandes en remise de la majoration de 10 p. 100. Ces requêtes seront examinées avec la plus grande bienveillance. L'ensemble de ces dispositions paraît répondre pleinement aux préoccupations de l'honorable parlementaire.

5338. — M. Mailhe signale à **M. le ministre des affaires économiques et financières** la situation dans laquelle se trouve un agent des services extérieurs du Trésor: admission au concours normal de commis du Trésor en 1934; nomination au grade de commis du Trésor, le 1er février 1944; refus par l'administration de l'octroi du bénéfice de l'ordonnance du 15 juin 1945; refus par l'administration de l'octroi du bénéfice de l'ordonnance du 15 juin 1945 complétée par la loi du 19 mai 1948; échec au concours normal de sous-chef de service de 1947; admission au bénéfice de l'ordonnance du 15 juin 1945 complétée par la loi du 19 mai 1948 (suite à la parution de la circulaire interministérielle du 6 septembre 1950) et reclassement au concours normal de commis du Trésor de 1942. Il lui demande: 1° s'il ne convenait pas de comparer les points obtenus par l'agent en question au concours normal de sous-chef de service de 1947 avec ceux des candidats admis aux concours de 1944 et 1945 et aux concours spéciaux et prononcer son admission au cas où le nombre de points de l'agent, compte tenu le cas échéant des bonifications, serait au moins égal à celui du dernier candidat reçu à l'un de ces concours; 2° dans la négative ou en cas d'insuffisance de points, quelle mesure il compte prendre afin que cet agent ne soit pas lésé. (*Question du 15 février 1957.*)

Réponse. — La commission centrale prévue par l'ordonnance du 15 juin 1945, saisie du cas des comptables et agents des services extérieurs du Trésor bénéficiaires de la circulaire du 6 septembre 1950 et notamment du cas des Alsaciens et Lorrains repliés ou expulsés, sous l'occupation, a proposé que les intéressés lorsqu'ils avaient été admis à un examen ou concours statutaire pour l'emploi de dame-employée, commis, stagiaire, sous-chef de service ou inspecteur du Trésor soient reclassés au premier examen ou concours de même nature auxquels ils avaient normalement vocation. C'est ainsi pour reprendre l'exemple cité dans la question écrite qu'un agent bénéficiaire de la circulaire du 6 septembre 1950, admis au concours de commis du Trésor de 1943 et qui avait vocation au concours de commis de 1942 a été reclassé à ce concours par application de ladite circulaire. Les propositions de la commission ont en la matière été approuvées par le ministre des affaires économiques et financières. Le cas des comptables et agents du Trésor bénéficiaires de la circulaire du 6 septembre 1950 qui n'ont pas été admis ou ne se sont pas présentés aux examens ou concours visés ci-dessus est actuellement à l'étude.

5339. — M. Mailhe signale à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un agent des services extérieurs du Trésor n'a pas encore été informé de la suite donnée à sa demande tendant à obtenir la réparation d'un préjudice de carrière (loi de février 1953), et lui demande si les dossiers restant à examiner pourront l'être très prochainement. (*Question du 15 février 1957.*)

Réponse. — Les demandes de réparation de préjudices de carrière présentées par les agents des services extérieurs du Trésor en application de la loi du 7 février 1953 proprement dite ont toutes fait l'objet d'une décision définitive. Toutefois, il convient d'observer que conformément aux dispositions des circulaires ministérielles des 27 juillet 1953, 12 juin 1954 et 6 juin 1955, le champ d'application de ladite loi a été étendu à la réparation des préjudices pécuniaires subis par certains fonctionnaires des départements des Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle. Parmi les demandes présentées, à ce titre, par les intéressés, quelques unes sont encore, à l'heure actuelle, en suspens. Elles recevront une solution dès qu'elles auront été complétées par les pièces justificatives nécessaires.

5381. — **M. Pierre André** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° s'il est exact qu'une firme de « droit français », mais de capitaux entièrement américains, ait fait l'objet d'un prêt du crédit national, d'un montant de 2.500 millions; 2° ce prêt est-il à moyen ou à long terme; 3° l'avis du ministre de tutelle compétent a-t-il été demandé; 4° dans la négative, pour quelles raisons le crédit national a-t-il accordé un prêt de cette importance à une société étrangère. (*Question du 19 février 1957.*)

Réponse. — 1° Il n'est pas possible de répondre en termes explicites à une question qui concernerait une opération intéressant une entreprise déterminée; 2°, 3° et 4° il convient cependant de préciser que le crédit national ne consent de prêts dépassant 250 millions par emprunteur que lorsqu'il s'agit d'opérations faites sur les ressources du Trésor, au profit d'entreprises désignées par le conseil de direction du fonds de développement économique et social, ou lorsqu'il s'agit d'opérations contribuant à la réalisation du plan de modernisation et d'équipement selon des programmes soumis à l'agrément des pouvoirs publics.

5502. — **M. André Beauguitte** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il lui paraît logique que l'office des changes ne crédite aux porteurs de valeurs mobilières étrangères en France les coupons en francs que quatre mois après leur encaissement. Ce retard, qui représente plusieurs centaines de millions par an, dont sont frustrés pendant quatre mois les porteurs français de valeurs mobilières est extrêmement préjudiciable à leurs intérêts. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — L'office des changes n'intervient ni dans l'encaissement des coupons de valeurs mobilières étrangères ou des titres remboursés, ni dans la cession des devises provenant de cet encaissement. Les opérations sont effectuées par les établissements de banque ayant la qualité d'intermédiaire agréé auprès de l'office des changes. Les porteurs ayant constaté des retards dans l'encaissement de leurs coupons doivent donc intervenir auprès de leur banquier.

5506. — **M. Isorni** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** dans quelle mesure le service des intérêts des emprunts chérifien 5 p. 100 1951 et tunisiens 3 p. 100 1902, 4 p. 100 1931 et 4 1/2 p. 100 1932 est assuré par les fonds que verse la France au Maroc et à la Tunisie. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — Le service des intérêts des emprunts émis par les Gouvernements marocain et tunisien est assuré par des crédits ouverts à leurs budgets ordinaires; la charge de ce service est donc couverte par des ressources d'origine locale.

5529. — **M. Goussu** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** de lui faire connaître: 1° la liste des journaux et périodiques ayant bénéficié de contrats de publicité à l'occasion du lancement de l'emprunt pour l'Algérie; 2° le tirage de chacun de ces journaux et périodiques; 3° le montant des contrats pour chacun de ces organes. (*Question du 28 février 1957.*)

Réponse. — 1° Ont bénéficié de contrats de publicité, à l'occasion de l'émission de l'emprunt national 1956: les journaux financiers; les quotidiens d'information, politiques et sportifs; les bi-hebdomadaires et hebdomadaires politiques, illustrés, littéraires, etc.; les bi-mensuels de toutes catégories; les mensuels agricoles, qui avaient préalablement obtenu leur inscription sur la liste des organes habituellement traités en cas d'émission du Trésor. Au total, 1.111 publications ont été appelées à participer à la publicité ainsi réalisée; 2° l'inscription d'un journal sur la liste ci-dessus est subordonnée à l'indication de sa moyenne de tirage et de diffusion ainsi qu'à l'engagement de sa part d'autoriser l'administration à faire, le cas échéant, procéder à la vérification de cette déclaration par les services compétents du secrétariat d'Etat à la présidence du conseil chargé de l'information. Si certains journaux communiquent et publient volontiers le chiffre de leur tirage et le soumettent au contrôle de l'office de justification et de diffusion des supports publicitaires (O. J. D.), la plupart d'entre eux, au contraire, ne le font connaître qu'à titre strictement confidentiel et sous la réserve qu'il ne soit pas divulgué. L'obligation du secret professionnel ne permet donc pas de répondre à la question posée par l'honorable parlementaire; 3° lors de l'élaboration du programme publicitaire en faveur de l'emprunt national 1956, il a été posé, en principe, comme pour les campagnes précédentes, que tous les journaux de même nature se verraient commander le même nombre de placards avec des lignages identiques. C'est ainsi que: les quotidiens ont reçu des contrats pour un total de 2.160 lignes; les bi-hebdomadaires et les hebdomadaires, des contrats de 720 lignes; les bi-mensuels, des contrats de 240 lignes; et les mensuels agricoles, des contrats de 120 lignes. Il n'a été fait d'exception à la règle du traitement uniforme que pour les journaux financiers en raison de leur caractère. L'importance des contrats ainsi adressés à la quasi-totalité des publications appelées à participer à la campagne a donc varié uniquement en fonction des tarifs appliqués, ceux-ci étant déterminés compte tenu du tirage et de la diffusion des organes considérés.

5527. — **M. Pierre Charles** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° avec quelles devises monétaires sont réglés les transports de carburants effectués par des navires de nationalité étrangère pour l'approvisionnement du marché français et des raffineries; 2° quel est le montant des sommes ainsi versées et les devises correspondantes d'octobre 1955 à octobre 1956: *a*) pour les achats; *b*) pour les transports. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — 1° Les transports de carburants effectués par des navires de nationalité étrangère pour l'approvisionnement du marché français et des raffineries sont réglés dans la monnaie du pavillon du navire transporteur; 2° le montant des devises étrangères versées d'octobre 1955 à octobre 1956, s'élève à 390 millions de dollars, monnaie de compte pour les achats, et 55 millions de dollars, monnaie de compte pour les transports; 3° les achats et les transports ont été payés pour leur presque totalité en dollars ou en monnaie des pays membres de l'Union européenne des payements.

5661. — **M. Monnier** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un percepteur désirant faire rentrer une somme de 1.200 francs due par un militaire du service actif, actuellement en Algérie, a mis arrêt sur les salaires du père, par la méthode d'opposition à tiers détenteur. Il lui demande si cette mesure peut s'intégrer dans la circulaire d'humanisation. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — L'administration a adressé à plusieurs reprises des instructions aux perceptions pour que le recouvrement des impôts dus par les militaires en service en Algérie soit assuré avec tous le discernement souhaitable. Pour que l'administration puisse répondre en toute connaissance de cause à la question posée, il est demandé à l'honorable parlementaire de bien vouloir fournir des précisions sur le cas d'espèce signalé, et d'indiquer notamment les nom et adresse du militaire en cause et de son père, ainsi que la désignation du percepteur qui a pratiqué l'opposition sur le salaire de ce dernier.

5522. — **M. de Léotard** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il est exact qu'un projet prévoyant la nationalisation de certaines banques soit en préparation. (*Question du 19 mars 1957.*)

Réponse. — Réponse négative.

AFFAIRES ETRANGERES

4358. — **M. Privat** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles dispositions compte prendre le Gouvernement en faveur des professeurs français expulsés d'Egypte et dont les biens et valeurs doivent être considérés comme perdus. (*Question du 11 décembre 1956.*)

Réponse. — Le ministre des affaires étrangères, en réponse à la question posée par M. Privat, a l'honneur de faire savoir à l'honorable parlementaire que les dispositions suivantes ont été prises en faveur des professeurs français expulsés d'Egypte: 1° remboursement des frais de voyage; 2° payement des traitements de novembre et décembre, les intéressés étant pris en charge par le ministère des l'éducation nationale à compter du 1er janvier 1957. Ces dispositions ne sont naturellement pas exclusives de celles qui pourront être prises en faveur de l'ensemble des Français expulsés d'Egypte, ni des dommages de guerre auxquels les intéressés pourront prétendre pour les biens perdus en Egypte.

AFFAIRES SOCIALES

5229. — **M. Crappe** demande à **M. le ministre des affaires sociales:** 1° les raisons pour lesquelles la loi n° 55-402 du 9 avril 1955 portant titularisation des assistantes sociales des administrations de l'Etat et adjointes d'hygiène scolaire, n'est pas appliquée, alors qu'aux termes de l'article 4 de cette loi un règlement d'administration publique devait intervenir dans un délai de deux mois de sa promulgation; 2° les mesures qu'il compte prendre pour procéder sans nouveau délai à la titularisation des personnels intéressés. (*Question du 12 février 1957.*)

Réponse. — Le projet de décret destiné à fixer, en application de la loi du 9 avril 1955, les modalités de titularisation des assistantes sociales de l'Etat a été transmis le 2 mars 1956 à la présidence du conseil et au ministère des affaires économiques et financières pour examen et avis. La mise au point définitive du texte en cause reste donc en suspens jusqu'à ce qu'un accord intervienne. Des pourparlers ont été récemment engagés avec la direction de la fonction publique. Mais il n'est pas encore possible de préjuger la date à laquelle ledit projet pourra être soumis à l'avis du conseil d'Etat. Néanmoins, les honorables parlementaires peuvent être assurés que les services du secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population s'efforcent de mener à bonne fin les discussions engagées.

5321. — **M. Louvel** demande à **M. le ministre des affaires sociales** de lui faire connaître, pour son propre département ministériel et pour chacun des secrétariats d'Etat ou sous-secrétariats d'Etat qui lui sont rattachés: 1° la liste des comités, comités consultatifs, conseils, conseils supérieurs, etc., et de tous les organismes analogues; 2° le nombre des membres et le montant du budget de chacun de ces organismes; 3° ceux de ces organismes dans lesquels il est alloué directement ou indirectement à leurs membres, des appointements, indemnités, frais de mission en espèces, etc., ou encore des avantages en nature tels que bureaux, voitures, etc. (*Question du 14 février 1957.*)

Réponse. — Les comités, conseils ou commissions institués de façon permanente, sur le plan national, auprès du secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale sont les suivants:

1° Direction de l'administration générale et du personnel.

Comités techniques paritaires.

1° Comité technique paritaire ministériel: 15 représentants de l'administration; 15 représentants du personnel.

2° Comité technique paritaire central fonctionnant dans le cadre de la direction de l'administration générale et du personnel: 10 représentants de l'administration; 10 représentants du personnel.

3° Comité technique paritaire des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre: 10 représentants de l'administration; 10 représentants du personnel.

4° Comité technique paritaire des directions régionales de la sécurité sociale: 10 représentants de l'administration; 10 représentants du personnel.

Commissions administratives paritaires.

a) Compétentes à l'égard du personnel de l'administration centrale 10 commissions:

N° 1. — Administrateurs civils et conseiller technique: 5 représentants de l'administration; 5 représentants du personnel.

N° 2. — Agents supérieurs: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 3. — Secrétaires d'administration: 7 représentants de l'administration; 7 représentants du personnel.

N° 4. — Caissier-payeur, chef du service intérieur et adjoints administratifs: 6 représentants de l'administration; 6 représentants du personnel.

N° 5. — Secrétaires sténodactylographes: 2 représentants de l'administration; 2 représentants du personnel.

N° 6. — Sténodactylographes: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 7. — Agents de bureau: 6 représentants de l'administration; 6 représentants du personnel.

N° 8. — Personnel du service intérieur: 7 représentants de l'administration; 7 représentants du personnel

N° 9. — Personnel du service intérieur spécialisé: 5 représentants de l'administration; 5 représentants du personnel.

N° 10. Mécanographes titulaires sur machines à cartes perforées: 3 représentants de l'administration; 3 représentants du personnel.

b) Compétentes à l'égard du personnel des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. 6 commissions:

N° 1. — Corps des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre: 5 représentants de l'administration; 5 représentants du personnel.

N° 2. — Corps des chefs de centre et contrôleurs: 10 représentants de l'administration; 10 représentants du personnel.

N° 3. — Commis principaux et commis: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 4. — Sténodactylographes: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 5. — Agents de bureau. — 6 représentants de l'administration; 6 représentants du personnel.

N° 6. — Agents de service: 3 représentants de l'administration; 3 représentants du personnel

c) Compétentes à l'égard du personnel du contrôle général de la sécurité sociale. 1 commission: 3 représentants de l'administration; 3 représentants du personnel.

d) Compétentes à l'égard du personnel des directions régionales de la sécurité sociale. 8 commissions:

N° 1. — Personnel supérieur de bureau: 8 représentants de l'administration; 8 représentants du personnel.

N° 2. — Personnel de l'inspection: 7 représentants de l'administration; 7 représentants du personnel

N° 3. — Rédacteurs: 6 représentants de l'administration; 6 représentants du personnel.

N° 4. — Contrôleurs-comptables: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 5. — Commis: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 6. — Sténodactylographes: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

N° 7. — Aide-commis et employés de bureau: 6 représentants de l'administration. 6 représentants du personnel.

N° 8. — Agents de service: 4 représentants de l'administration; 4 représentants du personnel.

Les membres des comités techniques et des commissions administratives paritaires ne perçoivent aucune indemnité. Ils peuvent bénéficier, à l'occasion de leurs déplacements, du remboursement des frais engagés dans les conditions prévues par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953 modifié relatif aux modalités de remboursement des frais engagés par les personnels civils de l'Etat à l'occasion de leurs déplacements.

Comité médical central: 2 médecins titulaires assistés, le cas échéant, d'un médecin spécialiste pour chacune des quatre maladies donnant droit à un congé de longue durée. Chaque membre perçoit 200 francs par dossier examiné.

Commission de réforme: 2 médecins titulaires; 2 représentants de l'administration; 2 représentants du personnel. Chacun des deux médecins titulaires perçoit 200 francs par dossier examiné. La dépense occasionnée par le fonctionnement du comité médical central et de la commission de réforme est imputable sur les crédits du chapitre 31-02, article 5, paragraphe 1er « Honoraires médicaux », 962.000 francs.

Comité consultatif du contentieux: 1 président; 9 membres (+ 4 rapporteurs). Le président perçoit par séance une indemnité de 500 francs; cette des membres est fixée à 400 francs. Les rapporteurs perçoivent de 500 francs à 2.500 francs par dossier.

Commission consultative des marchés: 10 membres (+ 2 rapporteurs). Les rapporteurs perçoivent, pour les dossiers qui leur sont confiés, un nombre de vacations dont le montant unitaire est fixé à 200 francs et qui varie suivant l'importance de chaque dossier sans pouvoir excéder dix vacations. Dans des cas exceptionnels, le nombre des vacations peut être supérieur à dix, mais doit rester inférieur à vingt.

Comité consultatif de règlement amiable: 3 représentants de l'administration; 1 représentant de l'entreprise. Les membres rapporteurs perçoivent, pour les dossiers qui leur sont confiés, un nombre de vacations dont le montant unitaire est fixé à 200 francs et qui varie suivant l'importance de chaque dossier sans pouvoir excéder dix vacations. Dans des cas exceptionnels, le nombre des vacations peut être supérieur à dix, mais doit rester inférieur à vingt. La dépense est imputable pour le comité consultatif du contentieux, la commission consultative des marchés et le comité consultatif de règlement amiable sur les crédits du chapitre 31-02, article 5, paragraphe 2 « Indemnités des membres des commissions », 105.000 francs.

Commission des bâtiments: 11 membres.

Commission des accidents du travail: 3 représentants de l'administration; 3 représentants du personnel.

Commission des œuvres sociales: 11 représentants de l'administration; 11 représentants du personnel. Une formation restreinte de la commission des œuvres sociales, la sous-commission des secours, comprend: 9 représentants de l'administration; 9 représentants du personnel. Aucune indemnité n'est prévue pour les membres de ces trois dernières commissions.

2° Direction générale de la sécurité sociale.

D'une manière générale, les conseils et commissions de sécurité sociale ne disposent pas d'un budget propre. Leurs membres sont remboursés de leurs frais de déplacement au taux prévu pour les agents de l'Etat classés dans le groupe II. Ils ne bénéficient d'aucun avantage en nature. Il ne sera possible de préciser le montant de la dépense pour chaque commission qu'après centralisation de renseignements obtenus après enquêtes, auxquelles il est actuellement procédé. La liste des comités, comités consultatifs, conseils, conseils supérieurs rattachés à la direction générale de la sécurité sociale avec le nombre des membres qui les composent, le montant des indemnités, frais de mission alloués à certains membres pendant l'exercice 1956 est la suivante:

ORGANISMES	NOMBRE de membres.	MONTANT des frais de fonctionnement. — Exercice 1956.
A caractère consultatif.		
Conseil supérieur de la sécurité sociale	70	340.584
Comité technique d'action sanitaire et sociale	48	(Enquête.)
Commission supérieure des allocations familiales	51	565.860
Conseil supérieur de la mutualité	68	375.377
Comité technique d'action sanitaire et sociale dans les mines	36	(Enquête.)
Commission interministérielle (sécurité sociale des étudiants)	8	Néant.
A caractère juridictionnel.		
Commission nationale d'invalidité	11	(Enquête.)
Commission nationale d'agrément des établissements privés de cure et de soins	14	(Enquête.)
Commission nationale d'appel des conflits d'affiliation	8	(Enquête.)
Commission nationale des accidents du travail	134	(Enquête.)
Divers.		
Commission nationale des tarifs	37	(Enquête.)
Commission permanente de la nomenclature générale des actes professionnels	45	(Enquête.)
Commission nationale de reclassement du personnel des organismes de sécurité sociale	30	(Enquête.)
Commission de recensement des votes (élections au conseil supérieur de la sécurité sociale, commission supérieure des allocations familiales et caisse nationale de sécurité sociale)	3	(Enquête.)
Commission du plan comptable	10	(Enquête.)
Comité national de la vieillesse de France	57	Néant.

3° Direction générale du travail et de la main-d'œuvre.

Commission supérieure des conventions collectives, créée par la loi du 11 février 1950 (36 membres). Commission nationale de conciliation, créée par la loi du 11 février 1950 (10 membres). Commission supérieure des comités d'entreprises, créée par arrêté du 23 février 1945 (30 membres). Commission pour la répartition des encouragements de l'Etat aux coopératives ouvrières de production et de crédit, créée par l'article 40 du livre III du code du travail (7 membres). Conseil supérieur de la médecine du travail, créé par décret du 27 janvier 1951. Commission d'hygiène industrielle, créée par arrêté du 21 décembre 1950 (16 membres). Commission de sécurité du travail, créée par arrêté du 9 septembre 1939 (37 membres). Commission d'homologation des dispositifs de sécurité, créée par décret du 28 mai 1946 (12 membres). Commission d'agrément des vérificateurs d'installations électriques et des vérificateurs d'appareils de levage, créées par arrêtés du 28 novembre 1941 et du 17 avril 1951 (22 et 16 membres). Commission nationale de la main-d'œuvre, créée par un arrêté du 27 août 1948 (67 membres), et qui groupe un certain nombre de sous-commissions spécialisées telles que les sous-commissions: du chômage (13 membres); de la main-d'œuvre juvénile (29 membres); de la main-d'œuvre agricole (12 membres). Commission d'agrément des chantiers de chômage, créée par décret du 15 juillet 1949 (9 membres). Comité national de la formation professionnelle des adultes, créé par décret du 9 novembre 1946 modifié (51 membres). Commission pour la readaptation professionnelle des inaptes, invalides et diminués physiques, créée par arrêté du 17 mai 1948 (28 membres + 20 personnalités). Commission de la documentation professionnelle, créée par arrêté du 10 décembre 1948 (8 membres). Comité permanent pour l'étude des questions se rapportant aux échanges de stagiaires entre la France et les pays étrangers, créé par arrêté du 12 mars 1948. Commission consultative pour l'étude de la situation de l'emploi dans les professions non manuelles qualifiées, créée par arrêté du 4 novembre 1954 (15 membres). Conseil supérieur des travailleurs intellectuels, créé par décret du 25 juillet 1953, modifié (85 membres). Commissions de la professionnalité: des artistes graphiques et plastiques (25 membres); des musiciens non salariés et des professeurs libres de musique (22 membres); des écrivains, auteurs dramatiques et compositeurs de musique (20 membres), créées par décret du 25 juillet 1953. Comité scientifique et technique des conditions d'emploi et de travail des jeunes, créé par décret du 3 février 1955 (20 membres). Conseil supérieur pour l'étude des questions relatives au travail en métropole, des ressortissants de l'Afrique du Nord et de l'outre-mer, créé par décret n° 57-17 du 2 janvier 1957 (n'a encore jamais siégé) (38 membres). Commission permanente de coordination, créée par décret n° 57-17 du 2 janvier 1957 (n'a encore jamais siégé) (9 membres). Commission de défense nationale de la main-d'œuvre, créée par décret n° 1336 du 29 novembre 1951 (art. 3) (12 membres). Groupe de travail national du décret du 6 décembre 1954 (12 membres). Sous-commission spécialisée de la main-d'œuvre agricole, créée par arrêté du 30 juillet 1953 (n'a encore jamais siégé (7 membres). Il est signalé qu'aucun des organismes dont il s'agit ne dispose d'un budget propre. De même aucun des membres de ces organismes ne bénéficie d'appointements ou d'avantages en nature. Cependant, aux termes d'un arrêté du 3 janvier 1950, complété par des arrêtés ultérieurs et dans la limite des crédits prévus à cet effet, des indemnités pour frais de déplacement et exceptionnellement pour perte de salaire, peuvent être allouées aux membres des commissions du travail et de la main-d'œuvre énumérées dans leur arrêté. Les conditions d'indemnisation sont différentes suivant qu'il s'agit de membres fonctionnaires, ou de membres non fonctionnaires dûment convoqués. Un délai supplémentaire est nécessaire pour fournir à l'honorable parlementaire les renseignements relatifs aux comités et conseils attachés au secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population.

5347. — **M. Jean Cayeux** demande à **M. le ministre des affaires sociales** quelles sont ses intentions en ce qui concerne l'aide qui doit être apportée aux Français rapatriés du Nord-Vietnam et si, notamment, ceux-ci pourront bénéficier des mesures envisagées dans le projet de loi n° 3736, instituant une aide aux Français rapatriés de l'étranger. (*Question du 15 février 1957.*)

Réponse. — Des mesures semblables à celles prévues par le projet de loi n° 3736 instituant une aide aux Français rapatriés de l'étranger ont déjà été prises par le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale en faveur des Français rapatriés d'Indochine. En ce qui concerne les prestations familiales, une circulaire du 2 février 1956 a donné aux caisses d'allocations familiales les instructions nécessaires à cet effet. 1° Les anciens salariés peuvent bénéficier de l'intégralité des prestations familiales y compris l'allocation de salaire unique, s'ils bénéficient soit de l'allocation de chômage soit du secours équivalent versé par le service des affaires sociales d'outre-mer. Les anciens salariés, qui ne bénéficient ni de l'allocation de chômage ni du secours précité du fait qu'ils perçoivent une indemnité de licenciement ou autre versée par leur ancien employeur, peuvent recevoir, à titre exceptionnel, les allocations familiales et l'allocation de salaire unique pendant une période de six mois au plus. 2° Les anciens non-salariés ne peuvent bénéficier que des allocations familiales, à l'exclusion de l'allocation de salaire unique, mais ils peuvent recevoir du service social des affaires d'outre-mer, en sus du secours équivalent à l'allocation de chômage, un secours complémentaire égal au montant de l'allocation de salaire unique.

AGRICULTURE

2672. — **M. Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° quel est le montant des crédits (par année) qui furent alloués au « Commissariat à la Sologne », créé par le prétendu Gouvernement de Vichy et qui depuis a été dissous; 2° ce commissariat ayant été remplacé par « l'Association de la Grande-Sologne », quel est le montant des crédits (par année) mis à la disposition de ce nouvel organisme, et à quel chapitre budgétaire sont inscrits ces crédits. (*Question du 23 juillet 1956.*)

Réponse. — Le Commissariat à la Sologne a été créé par l'acte dit « loi du 27 juin 1941 ». Les crédits budgétaires ci-après ont été ouverts à cet organisme pour la mise en valeur de la Sologne: 1941: 3 millions de francs; 1942: 30 millions de francs; 1943: 24 millions de francs; 1944: 25 millions de francs; 1945: 35 millions de francs; 1946: 30 millions de francs; 1947: 45 millions de francs. 2° Des associations pour la vulgarisation et le développement des techniques agricoles en Sologne ont été créées à partir de 1954 dans les trois départements intéressés (Loir-et-Cher, Loiret et Cher). Ces associations ont bénéficié des crédits budgétaires ci-après: 1954: 30 millions de francs; 1955: 56 millions de francs; 1956: 58 millions de francs. Un crédit de 74 millions est actuellement prévu pour 1957. Ces crédits sont inscrits au chapitre 61-32 du budget du secrétariat d'Etat à l'agriculture « Subventions pour la vulgarisation des progrès techniques et les villages et zones témoins ».

5365. — **M. Damasio** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quel est le tonnage d'exportation en fruits et légumes en ce qui concerne chacun des pays suivants: Belgique, Allemagne, Luxembourg, Hollande au cours de l'année 1956. (*Question du 15 février 1957.*)

Réponse. — Les exportations françaises de fruits et légumes à destination de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Hollande effectuées au cours de l'année 1956 ont été les suivantes (renseignements fournis par la statistique commerciale des douanes): Exportations de légumes. — Belgique et Luxembourg: 57.743 quintaux, 348.768.000 francs; Allemagne: 98.917 quintaux, 723.080.000 francs; Hollande: 36.360 quintaux; 178.670.000 francs. Exportations de fruits (y compris les pommes à cidre): Belgique et Luxembourg: 28.200 quintaux, 240.230.000 francs; Allemagne: 311.995 quintaux, 2.303.770.000 francs; Hollande, 26.015 quintaux, 126.220.000 francs.

5430. — **Mme Prin** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que l'article 1er de la loi n° 56-683 du 12 juillet 1956, permet aux orphelins titulaires de rentes allouées en vertu de la loi du 9 avril 1898, modifiée, d'en bénéficier au delà de leur seizième année; que l'arrêté interministériel devant préciser les modalités d'application de cette loi n'ayant pas encore été publié, les intéressés se trouvent lésés. Elle lui demande à quelle date sera publié l'arrêté interministériel prévu à l'article 3 de la loi précitée. (*Question du 20 février 1957.*)

Réponse. — Le projet d'arrêté interministériel qui a été élaboré pour l'application de la loi du 12 juillet 1956 est actuellement soumis au contreseing des ministres intéressés.

5511. — **M. Leroy** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que, dans le département de la Seine-Maritime, alors qu'une nouvelle épidémie de fièvre aphteuse se développe d'une manière particulièrement alarmante dans les cantons de Neufchâtel-en-Bray et Forges-les-Eaux, l'insuffisance d'approvisionnement en vaccin nécessaire se fait sentir. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour fournir, dans les plus brefs délais, au département de la Seine-Maritime, la quantité de vaccin indispensable. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — Dans le cadre de mesures nouvelles qui font l'objet de ma circulaire n° 1963 du 19 mars 1957 adressée à MM. les préfets, il a été mis à la disposition de la préfecture de la Seine-Maritime un stock de vaccin antiaphteux renouvelable par quinzaine selon les besoins du département et, bien entendu, dans la mesure des disponibilités. Ce stock de vaccin est destiné: à établir les anneaux de vaccination obligatoire qui pourront être autorisés par mes services autour de foyers suffisamment éloignés de foyers anciens pour que la vaccination trouve sa pleine efficacité; à permettre d'effectuer des vaccinations libres, parmi lesquelles, en priorité, certaines vaccinations particulièrement urgentes (animaux inscrits au Herd-Boock et au contrôle laitier, taureaux des centres d'insémination artificielle, animaux fournissant le lait à des collectivités, animaux des étables patentées, etc.) et les vaccinations collectives facultatives des collectivités qui, ayant régulièrement pratiqué la vaccination dans le passé, se trouvent dans l'impossibilité de la renouveler en ce moment. Pour définir ces priorités, j'ai demandé à MM. les préfets de consulter le comité départemental de défense sanitaire, le syndicat vétérinaire départemental ou une commission de quelques membres de ces organisations dont, nécessairement, les représentants des organisations agricoles les plus intéressées.

5566. — **M. Coulon** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quelles sont les raisons qui ont motivé la suppression de la subvention, ainsi que les attributions prioritaires de vaccin antiaphteux aux groupements communaux de défense contre les maladies du bétail, ainsi qu'en fait état un récent décret. Il lui fait

remarquer qu'une telle mesure risque de contribuer au développement d'une épizootie catastrophique semblable à celle de 1952, lorsque les animaux seront en pâturage. (*Question du 27 février 1957.*)

Réponse. — Les subventions aux groupements communaux de défense contre les maladies du bétail qui vaccinent contre la fièvre aphteuse n'ont pas été supprimées mais seulement « suspendues jusqu'à nouvel ordre » (circulaire ministérielle S. V. n° 777 du 29 janvier 1957). Cette suspension a été motivée par le fait que les instituts ne pouvant faire face à toutes les demandes de vaccin du secteur privé, il apparaissait alors difficile à l'Etat d'encourager par des subventions les vaccinations de convenance dans les régions ou leur efficacité pouvait paraître contestable de par leur degré trop élevé de contamination. La reprise de ces vaccinations ne pouvait donc être envisagée que sous certaines conditions: d'une part après l'étude stricte des situations régionales de la fièvre aphteuse et des possibilités de livraison de vaccin en dehors des quantités nécessaires pour les anneaux de vaccinations dont le caractère prioritaire ne saurait être contesté; d'autre part, à la suite d'un renforcement des mesures de police sanitaire (arrêté du 12 janvier 1957, circulaire ministérielle du 29 janvier 1957, arrêté du 12 février 1957) susceptibles de protéger au maximum de la contamination le cheptel vaccin pendant la période nécessaire à l'établissement de l'immunité conférée par le vaccin, soit quinze jours environ. A l'heure actuelle, le secrétaire d'Etat à l'agriculture étudie la possibilité de reprendre très prochainement les vaccinations collectives facultatives dans les régions où elles pourront être considérées comme efficaces. A cet effet, j'ai donné des instructions pour que soient dégagées des règles de priorité pour la répartition du vaccin antiaphteux destiné à de telles opérations.

5632. — **M. Chene** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que le décret du 8 novembre 1956 a limité à la Sologne le bénéfice de l'octroi de subventions pour l'emploi d'amendements calcaires. Etant donné que d'autres régions naturelles du département du Loiret: Orléanais, Gâtinais de l'Est, Puisaye, Berry et Val-de-Loire, aux terres acides, gagneraient à bénéficier d'amendements calcaires, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour inclure ces régions dans le programme de calcification. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — L'extension des mesures d'encouragement à l'emploi des amendements calcaires aux régions signalées est envisagée pour la campagne 1957-1958. Cette extension sera cependant subordonnée au volume des crédits disponibles compte tenu d'une utilisation accrue de ces amendements depuis la mise en application du régime des subventions.

5671. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quel est le montant exact des crédits prévus pour la liquidation des 4.000 dossiers constitués au 31 mai 1956 de demandes d'indemnité pour l'arrachage des pommiers à cidre ou de poiriers à poiré. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — Dans le but de procéder à la liquidation des 4.000 dossiers constitués au 31 mai 1956 de demandes d'indemnités pour l'arrachage des pommiers à cidre ou de poiriers à poiré, la loi n° 56-780 du 4 août 1956, portant ajustement de dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956, a inscrit au budget des affaires économiques et financières un crédit de 200 millions de francs.

5707. — **M. Anthonioz** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quelles sont les raisons qui ont incité son département ministériel à promulguer le décret n° 57-85 du 25 janvier 1957 portant réglementation de la vente et de l'achat du gibier mort et du gibier vivant, et quel est, en ce qui concerne le ministère de l'agriculture, le but poursuivi par les formalités qu'il prescrit. (*Question du 6 mars 1957.*)

Réponse. — Les motifs qui justifient la mise en application des mesures prescrites par le décret réglementant le commerce du gibier s'inspirant avant tout du souci de préserver la santé publique et de conserver au cheptel sa valeur économique. Le commerce du gibier, s'il n'est pas soumis à une réglementation sanitaire suffisante peut, en effet, être à l'origine de l'apparition, chez l'homme, d'infections telles que la tularémie, ou de toxi-infections telles que les salmonelloses et le botulisme. De même, l'absence de surveillance des élevages de gibier peut provoquer la dissémination de certaines maladies de la basse-cour (myxomatose, peste aviaire, salmonellose, coccidiose, etc.) et, fait plus grave encore, de certaines épizooties du gros bétail, telles que la fièvre aphteuse ou la peste porcine. Pour organiser une surveillance effective des élevages de gibier et du commerce du gibier, il est nécessaire de connaître l'origine et la destination du gibier vivant et du gibier mort faisant l'objet de transactions. Tel est le but des formalités prescrites par le décret du 25 janvier 1957.

5726. — **M. Coquel** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture,** pour le département du Pas-de-Calais: 1° le nombre de communes non desservies en eau potable; 2° la nomenclature des communes où l'alimentation en eau potable est actuellement en cours; 3° la nomenclature des communes non encore électrifiées soit totalement, soit partiellement; 4° les plans et le montant des crédits prévus pour l'exercice 1957-1958 pour: *a*) les adductions d'eau potable; *b*) l'électrification urbaine et rurale. (*Question du 7 mars 1957.*)

Réponse. — En mai 1956, le nombre des communes partiellement ou totalemest desservies en eau potable était de 407 sur un total général de 908 communes. Ce nombre se décompose comme suit:

ARRONDISSEMENTS	NOMBRE DE COMMUNES	
	Desserte autonome.	Desserte en syndicats.
Arras	181	59
Béthune	73	8
Boulogne-sur-Mer	29	15
Montreuil-sur-Mer	19	18
Saint-Omer	8	15
	292	115
Total	407 communes.	

La nomenclature des communes ou syndicats de communes où l'alimentation en eau potable est actuellement en cours ressort pratiquement au détail nominatif des programmes: inconditionnel 1955: syndicat de la Comte-Bajus, commune de Moreuil, commune de Divion, syndicat de Sus-Saint-Léger, syndicat d'Œuf-en-Ternois, syndicat de la Quillienne, commune de Cucq, commune de Merlimont, syndicat de Saint-Hilaire-Cottes, syndicat de Hesdin, syndicat de Brevillers-Capelle, syndicat vallée de la Scarpe, commune de Saint-Venant, syndicat d'Andres; conditionnel 1955: syndicat de la région d'Heuchin, syndicat de la région d'Andres, syndicat de la région de Boisdinghem, syndicat de la région d'Hardinghem, syndicat d'Aumerval et Ferfay, syndicat de la région d'Ambleteuse, syndicat d'Audruicq et Sainte-Marie-Kerque, syndicat de la région de Valhuon, syndicat de la région de Parcq, syndicat de Lozinghem-Allouagne, syndicat de la région de Saint-Hilaire-Cottes, syndicat de la région de Fortel-en-Artois, syndicat de la région d'Andres, syndicat de vallée du Gy, syndicat de la région d'Azincourt, commune de Divion, commune de Beurges, syndicat de la Quillienne, syndicat de la région d'Heuchin, syndicat d'Audruicq et Sainte-Marie-Kerque, syndicat de Chocques et Labeuvrière, syndicat de la vallée de la Scarpe, syndicat de la région de Sus-Saint-Léger, communes de Cucq et de Merlimont, commune de Lumbres, syndicat du plateau de Campigneulles, syndicat de la région d'Ambleteuse, commune de Saint-Martin-au-Laert, commune de Lestrem, commune de Lumbres, commune de Moulle, commune de Tatinghem; inconditionnel 1956-1957, tranche 1956: commune de Saint-Venant, commune de Tangry, commune d'Hebuterne, commune de Trescault, syndicat d'Isbergues-Molinghem, Berguette, Guarbecque, syndicat de Mingoval, syndicat de Lignereuil, syndicat de Buire-au-Bois, commune de Lestrem, syndicat de Fauquembergues, syndicat d'Humières, syndicat de la vallée du Gy, syndicat de Coullemont-Humbercourt, commune de Bonnières; inconditionnel 1956-1957, tranche 1957: syndicat de Rebreuve-sous-les-Monts, syndicats de Monchy-Breton, à la Thieuloye, syndicat de Bonningues-lès-Calais, commune de Camblain-Châtelain, syndicat d'Ambrines et Villers-sur-Simon, syndicat d'Ardinghem, syndicat de la vallée de la Planquette-Simencourt, syndicat de la région de Colembourt, syndicat de Couvrin, Billy-Berceau, syndicat de Fortel-en-Artois, syndicat de la région de Boisdinghem, syndicat de Condette-Nesles et Neufchâtel, syndicat de la région de Regnauville, commune de Lisbourg, commune de la Capelle-lès-Boulogne; conditionnel 1956-1957: en cours d'élaboration; le montant de la dotation affectée au département du Pas-de-Calais est de 700 millions de francs. Par ailleurs, toutes les communes du Pas-de-Calais sont électrifiées à la seule exception de Guemy (47 habitants), dans le canton d'Adres, dont les travaux d'électrification subventionnés au titre du programme « Electrification rurale 1956 » viennent d'être adjugés. Il ne reste que très peu d'écarts à électrifier si l'on excepte les lotissements et constructions quelque peu isolées qui se créent nouvellement et sont desservis au fur et à mesure des besoins. Très important, par contre, est le problème des transformations et renforcements de réseaux électriques, comportant généralement le changement de la tension du courant distribué, avec modification ou remplacement des moteurs et appareils d'utilisation des usagers. Les programmes 1957 d'électrification rurale du ministère de l'agriculture et du fonds d'amortissement sont en cours d'établissement ou sur le point d'être élaborés. Toutefois, les dotations départementales ne sont pas encore fixées et seront calculées par l'application au montant global des crédits de coefficients tenant compte essentiellement des unités de distribution ainsi que des difficultés géographiques. Il y a lieu de préciser que le volume des crédits budgétaires mis à la disposition du ministère de l'agriculture au titre de la réalisation de travaux d'électrification rurale en 1957 est moins important qu'en 1956.

5779. — **M. Bricout** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que les camions et remorques utilisés au transport du bétail et insuffisamment désinfectés sont fréquemment la cause de la diffusion des maladies contagieuses du bétail, notamment de la fièvre aphteuse. Une nouvelle épizootie semblant devoir menacer le cheptel bovin de l'Aisne, il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable d'organiser de façon rationnelle dans les municipalités de ce département, propriétaires d'un abattoir public un centre de désinfection des camions et remorques, muni du matériel nécessaire de lavage et de pulvérisation, semblable à celui que la Société nationale des chemins de fer français possède à Hirson, et où chaque wagon est étiqueté et contrôlé. (*Question du 12 mars 1957.*)

Réponse. — La désinfection des véhicules routiers servant au transport des animaux vivants a fait l'objet d'instructions en date du 15 novembre 1932 invitant les préfets à fixer par voie d'arrêté les dispositions nécessaires à l'exécution convenable de cette mesure. Une nouvelle circulaire du ministre de l'agriculture aux préfets en date du 24 juin 1954 a précisé les conditions dans lesquelles devait être assurée la désinfection des moyens de transport en cause; elle comportait un modèle d'arrêté préfectoral disposant notamment que ladite désinfection est effectuée dans un établissement équipé pour cette opération et agréé par les services vétérinaires ou par les propriétaires des véhicules, soit à leur domicile, soit sur un emplacement désigné par l'autorité municipale. Si en effet il y a lieu de recommander la création d'un service de désinfection dans les établissements tels que les abattoirs publics il n'est pas possible de l'imposer aux municipalités. L'attention des maires des villes possédant un abattoir public peut donc être appelée sur cette question, mais il ne peut pas en résulter nécessairement qu'une organisation semblable à celle des centres de désinfection ferroviaires soit obtenue, à l'égard des véhicules routiers, dans toutes les villes considérées

---

5730. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** si un garde-chasse assermenté d'une fédération départementale de chasse peut verbaliser sur le territoire d'une société communale de chasse non affiliée à cette fédération. (*Question du 12 mars 1957.*)

Réponse. — Les fédérations départementales de chasseurs emploient: 1° des garde-chasse simplement assermentés qui sont des gardes particuliers et n'ont qualité pour rechercher et constater des infractions que sur les terrains dont la surveillance, au point de vue chasse, a été expressément confiée à la fédération; 2° des gardes-chasse assermentés et, en outre, commissionnés au titre des eaux et forêts. Ces derniers ont, par application de l'article 22 de la loi du 3 mai 1844 (art. 284 du code rural), qualité pour exercer « sauf opposition des propriétaires en ce qui concerne leurs terrains » leurs fonctions dans toute l'étendue des arrondissements pour lesquels ils auront été assermentés. Cette opposition n'est admise qu'en ce qui concerne la constatation des délits de chasse sur autrui. Par contre ces gardes ont mission, eu égard à leur commission au titre des eaux et forêts, d'exercer la police de la chasse dans l'intérêt général, c'est-à-dire de constater tous délits de chasse autres que celui indiqué ci-dessus.

ALGERIE

5734. — **M. Louvel** rappelle à **M. le ministre résidant en Algérie** qu'un décret n° 50-1269 du 10 octobre 1950 a dissous le comité central des œuvres sociales de l'Electricité de France pour que les fonds de ces œuvres cessent de servir de moyen de propagande au parti communiste. Si ce résultat a été obtenu pendant quelques années, il apparaît aujourd'hui, d'après la lettre de M. le ministre résidant au secrétaire général de la fédération nationale de l'énergie électrique, nucléaire et gazière, que, de nouveau, les fonds des œuvres sociales de l'Electricité de France servent à subventionner l'action du parti communiste, notamment en Algérie. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour faire cesser cet état de choses. (*Question du 7 mars 1957.*)

2e *réponse.* — En application des dispositions de l'article 30, paragraphe *g*, du décret n° 47-1002 du 5 juin 1947, les œuvres sociales du personnel des industries électriques et gazières en Algérie étaient gérées par le conseil central algérien des œuvres sociales (C. C. A. O. S.) dont les conditions d'élection et de fonctionnement étaient celles du conseil central des œuvres sociales de la métropole. L'activité de cet organisme, constitué en majorité par des représentants de la confédération générale du travail, ayant été reconnue de nature à nuire à la sécurité et à l'ordre publics, un arrêté gubernatorial en date du 16 octobre 1956, pris en vertu du décret n° 56-274 du 17 mars 1956 relatif aux mesures exceptionnelles, en a prononcé la dissolution ainsi que celle de ses organismes locaux ex-caisses mutuelles complémentaires et d'action sociale des régions d'Oran, d'Alger, de Constantine et de Bône. La gestion des œuvres sociales a depuis lors été confiée tout d'abord à un délégué désigné par le directeur général d'Electricité et gaz d'Algérie assisté d'un comité de trois membres choisis parmi le personnel et nommés par le gouverneur général de l'Algérie sur propositions des organisations syndicales autres que la C. G. T. Ces modalités transitoires de gestion ont été abrogées par un arrêté gubernatorial du 14 décembre 1956 qui a institué un conseil provisoire d'administration des activités sociales en cause composé de quinze membres titulaires et de quinze membres suppléants désignés par le gouverneur général sur propositions des syndicats des Cadres, de la C. G. T.-F. O. et de la C. F. T. C. qui ont une représentation égale dans le nouvel organisme. Enfin, une enquête judiciaire a été ouverte par le parquet d'Oran à la suite de laquelle cinq agents responsables d'Electricité et gaz d'Algérie ont été appréhendés et diverses sanctions administratives ont été prises dans le cadre du décret du 17 mars 1956 à l'encontre d'agents d'Electricité et gaz d'Algérie directement ou indirectement responsables des faits incriminés

---

BUDGET

3423. — **M. Cassagne** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'une société à responsabilité limitée de famille désire, en application des articles 2 et 3 du décret n° 55-594 du 20 mai 1955, opter pour le régime des sociétés de personnes à compter du 1er janvier 1957; que, d'après la législation en vigueur, cette société doit souscrire avant le 10 janvier 1957, auprès du service des contributions directes, la déclaration des bénéfices d'exploitation non encore assujettis à l'impôt sur les sociétés, en l'espèce ceux de l'exercice 1956, et liquider le payement de cet impôt; mais que, par suite de la publication tardive des indices applicables pour la fixation de la décote ou dotation sur les stocks, et du cours des matières premières internationales pour la fixation de la provision pour fluctuation des cours, il sera matériellement impossible d'arrêter les comptes dans un délai aussi bref; qu'une déclaration provisoire peut, en raison de ces inconnues, dégager un résultat très éloigné du résultat réel. Il demande si, en raison du but poursuivi, il ne serait pas possible d'assouplir les délais de déclaration, ceux-ci étant, eu égard aux circonstances susmentionnées, manifestement insuffisants. (*Question du 10 octobre 1956.*)

Réponse. — En ce qui concerne les sociétés qui, dans le cadre et sous le bénéfice des articles 2 et 3 du décret n° 55-594 du 20 mai 1955, se sont placées à compter du 1er janvier 1957 sous le régime de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et qui déterminent leurs bénéfices imposables sous déduction d'une décote ou dotation sur stocks calculée selon le mode indiciaire ou d'une provision pour fluctuation des cours, il a été admis que la déclaration des résultats réalisés jusqu'au 31 décembre 1956 ne donnera pas lieu à l'application de la majoration prévue par l'article 5 du décret n° 55-467 du 30 avril 1955 si cette déclaration est produite avant l'expiration d'un délai de dix jours à compter de la publication au *Journal officiel* du décret appelé à fixer les indices applicables pour l'évaluation fiscale des stocks existant à la clôture des exercices arrêtés le 31 décembre 1956. Corrélativement, il a été décidé que la majoration de 10 p. 100 pour payement tardif du solde de liquidation de l'impôt sur les sociétés afférent aux résultats compris dans la déclaration susvisée ne sera appliquée que le 15 avril 1957.

4558. — **M. Hénault** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les propriétaires de remorques agricoles faisant en charge plus de 750 kg ne peuvent utiliser celles-ci que pour le transport de produits de la ferme, s'ils déclarent n'avoir d'activité que dans leur canton ou dans les cantons limitrophes; ils sont alors exonérés de la taxe de 4.000 francs. Mais, s'ils désirent étendre leur rayon d'activité en dehors des cantons limitrophes, la taxe ci-dessus est due en deux fractions. Or, du fait de cette mesure, de très nombreux cultivateurs ne peuvent fréquenter les marchés et foires en dehors du périmètre des cantons limitrophes. Il lui demande si on ne pourrait envisager d'appliquer cette réglementation au département, au lieu de la limiter au canton. (*Question du 21 décembre 1956.*)

Réponse — L'article 17 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 a donné au Gouvernement la possibilité d'instituer des taxes spécifiques sur les véhicules servant aux transports publics et privés de marchandises. Il dispose que des décrets d'application fixeront les cas d'exonération, notamment en faveur des véhicules affectés aux transports intérieurs dans les exploitations agricoles L'article 2, II, 3°, du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 a défini d'une façon très libérale cette notion de transport intérieur; il exonère en effet, desdites taxes, les véhicules appartenant aux exploitants et effectuant des transports de produits ou de matériels agricoles à l'intérieur des limites du canton du siège de l'exploitation et des cantons limitrophes. Il est admis, par ailleurs, que l'exonération dont il s'agit n'est pas refusée, sur justifications, aux exploitants agricoles dont les véhicules débordent légèrement ce rayon de franchise à l'occasion de leurs apports en coopérative. Mais il n'est pas possible d'envisager l'exonération de ces mêmes véhicules à l'intérieur du département de l'exploitation et des départements limitrophes, en raison des risques d'extension d'une telle mesure qui irait à l'encontre de l'un des buts essentiels du nouveau régime fiscal du transport des marchandises, à savoir, l'imposition à des taxes spécifiques des véhicules routiers servant aux transports publics ou privés de marchandises.

5029. — **M. Antier** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'aux termes de l'article 1868 du code civil, relatif au contrat de société, « s'il a été stipulé qu'en cas de mort de l'un des associés, la société continuerait avec son héritier, ou seulement entre les associés survivants, ces dispositions seront suivies ». Il demande si, en présence de ce texte, l'administration est fondée à assimiler, au point de vue fical, une société civile, qui ne s'est jamais livrée à aucune activité commerciale, à une société de capitaux pour le seul motif qu'il a été prévu dans les statuts de ladite société qu'elle ne serait pas dissoute par le décès de l'un des associés, alors que toutes les autres stipulations du pacte social sont conformes à celles des statuts des sociétés purement civiles et que, spécialement: 1° les parts sociales ne peuvent être représentées par aucun titre négociable; 2° les associés sont personnellement responsables des engagements sociaux, selon les dispositions de l'article 1863 du code civil. (*Question du 30 janvier 1957.*)

Réponse. — Les sociétés à forme civile qui n'ont pas opté pour le régime fiscal des sociétés de capitaux et n'exercent pas une activité industrielle ou commerciale au sens des articles 34 et 35 du code général des impôts n'entrent dans le champ d'application de l'impôt sur les sociétés qu'à la triple condition que leur capital soit divisé en parts cessibles ou négociables, que leurs membres ne soient tenus que jusqu'à concurrence du montant de leurs parts et qu'elles ne se trouvent pas dissoutes du fait du décès d'un associé, ces circonstances devant être réalisées simultanément. La question posée visant un cas d'espèce, il ne pourrait être pris parti au sujet de ce cas que si, par l'indication de la raison sociale et de l'adresse de la société en cause, l'administration était mise en mesure de procéder à une enquête.

5382. — M. Boutavant expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que, malgré les déclarations faites à l'Assemblée nationale le 27 novembre 1956 par M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, la désignation des personnels de l'éducation physique et sportive dont les emplois doivent être transformés en chargés d'enseignement, n'a pas encore été opérée en raison de l'opposition qu'il y ferait. Il lui demande: 1° s'il est exact qu'il s'oppose à l'application des mesures prévues par la loi de finances de 1957; 2° dans l'affirmative, pour quelles raisons; 3° à quelle date il a l'intention d'approuver les transformations d'emplois visées par la présente question. (*Question du 19 février 1957.*)

Réponse. — La nomination en qualité de chargé d'enseignement des maîtres d'éducation physique et sportive, dont les emplois ont été transformés en emplois de chargé d'enseignement, n'a pas encore été réalisée en raison des problèmes délicats qu'elle soulève et que le secrétariat d'Etat au budget et le ministère de l'éducation nationale s'emploient actuellement à résoudre. En effet, à l'origine, le budget de l'exercice 1953 n'avait prévu que 48 emplois de chargé d'éducation physique et sportive, chiffre qui correspondait exactement à l'effectif des maîtres d'éducation physique et titulaires de la première partie du professorat. Depuis cette époque, les budgets successifs ont porté de 48 à 618 le nombre des emplois de chargé d'enseignement, excédant ainsi très largement l'effectif des maîtres qui réunissent les conditions d'intégration initialement prévues. Or, il importe de ne pas s'écarter, en ce domaine, des dispositions prises lors de la création du cadre de chargés d'enseignement dans le second degré et dans l'enseignement technique, tout en tenant évidemment compte des circonstances particulières à l'enseignement de l'éducation physique et sportive. Une solution, élaborée d'un commun accord entre le ministre de l'éducation nationale et le secrétaire d'Etat au budget, devrait intervenir prochainement.

5436. — M Jean Villard, se référant à la réponse faite le 25 juillet 1956 à la question écrite n° 6767 (Conseil de la République), demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si le bénéfice des avantages fiscaux résultant de la réponse susvisée, en ce qui concerne la partie du terrain dépassant la surface de 500 mètres carrés admise pour le bénéfice de l'article 1371 *octies* du code général des impôts, peut être refusé par l'administration de l'enregistrement, sous le prétexte que l'acquéreur ne va pas construire une maison distincte, mais va se contenter d'agrandir la maison existante par l'adjonction d'un certain nombre de pièces, étant précisé que cette adjonction bénéficie des dispositions légales d'aide à la construction, c'est-à-dire de l'attribution des primes à la construction et des prêts du Crédit foncier de France. (*Question du 20 février 1957.*)

Réponse. — Question d'espèce à laquelle il ne pourrait être utilement répondu que si, par l'indication des noms et adresses des parties, ainsi que de la situation exacte de l'immeuble, l'administration était mise en mesure de faire procéder à une enquête sur ce cas particulier.

5453. — M. Charpentier demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si, compte tenu de la réponse à la question écrite n° 4738 (*Journal officiel*, séance du 15 février 1957), il n'envisage pas d'accorder aux ouvriers carriers travaillant dans des carrières à ciel ouvert la même déduction supplémentaire de 10 p. 100 pour frais professionnels accordée aux ouvriers carriers travaillant dans des galeries ou chantiers souterrains. (*Question du 21 février 1957.*)

Réponse. — La situation des ouvriers carriers au regard de la déduction supplémentaire de 10 p. 100 pour frais professionnels prévue à l'égard des ouvriers mineurs travaillant au fond des mines, a été examinée à plusieurs reprises par l'administration et, après une étude approfondie de la question, il est apparu que seuls les ouvriers carriers travaillant dans des galeries et chantiers souterrains se trouvent, en ce qui concerne les dépenses professionnelles qu'ils ont à supporter, dans une situation comparable à celle des ouvriers mineurs. L'extension du bénéfice de cette déduction aux ouvriers travaillant dans des carrières à ciel ouvert ne serait donc pas justifiée et elle ne peut, par suite, être envisagée.

5503. — M. Courrier demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget:** 1° pourquoi, depuis le 1er octobre 1955, le montant des allocations familiales supplémentaires versées aux agents de la Société nationale des chemins de fer français est environ de 50 p. 100 inférieur au montant des compléments familiaux octroyés aux agents d'Electricité de France et de Gaz de France; 2° s'il n'estime pas nécessaire et urgent de faire disparaître cette différence, contraire à l'esprit et à la lettre des engagements pris antérieurement au sujet d'une harmonisation des rémunérations entre ces deux corporations. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — 1° Les compléments familiaux octroyés aux agents de l'Electricité et du Gaz de France sont alignés, depuis le 24 mai 1951, sur le supplément familial de traitement des fonctionnaires. L'écart constaté entre ces compléments et les allocations familiales supplémentaires versées aux agents de la Société nationale des chemins de fer français découle du fait que, si les conditions de rémunération des cheminots ont été à l'origine également calquées sur celles des fonctionnaires, elles ont été par la suite différenciées; 2° il ne paraît pas possible, par ailleurs, d'invoquer les engagements pris au sujet de l'harmonisation des rémunérations du personnel de la Société nationale des chemins de fer français et de l'Electricité de France pour accorder à ces deux catégories d'agents des avantages familiaux supplémentaires identiques. En effet, le principe de l'harmonisation vise essentiellement le traitement et les primes et non les avantages familiaux qui sont propres à chacun des statuts. Il est précisé, en outre, qu'un relèvement des allocations familiales supplémentaires de la Société nationale des chemins de fer français au niveau des allocations familiales supplémentaires de l'Electricité de France se traduirait, pour la société nationale, par le doublement de la charge qu'elle supporte à ce titre et qui représente 3.300 millions de francs et par la nécessité de majorer à due concurrence la subvention d'équilibre versée par le budget général.

5508. — M. Mondon (Moselle) demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** quels sont: 1° le nombre de demandes de pension complémentaires qui ont été formulées au titre du fonds de solidarité; 2° le nombre de demandes ayant reçu satisfaction à ce jour; 3° le chiffre total des dépenses imputé de ce fait au fonds de solidarité. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — 1° Au 28 février 1957, plus de 3 millions de demandes d'allocations supplémentaires ont été déposées au titre du fonds national de solidarité. Ce chiffre comprend les demandes des anciens agents de l'Etat et des collectivités locales, celles émanant des départements d'outre-mer et enfin celles faites au titre de l'aide sociale des personnes âgées; 2° à la date du 28 février 1957, 1 million 456.000 dossiers ont fait l'objet de payements. Il convient de souligner que l'écart entre le nombre de demandes et celui des payements provient d'une part du décalage qui sépare le moment où le dossier est liquidé de celui où le payement est réalisé. D'autre part, les différents régimes auxquels incombe le règlement de l'allocation supplémentaire ne disposent pas encore, à des degrés divers d'une organisation exactement adaptée aux besoins, résultant de la loi du 30 juin 1956 en raison notamment des règles relatives à l'appréciation des ressources du postulant, plus restrictives que celles appliquées généralement par ces régimes. Cette période d'adaptation ne saurait d'ailleurs se prolonger longtemps; 3° en ce qui concerne la troisième question, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter aux déclarations faites le 21 février 1957 devant l'Assemblée nationale par le secrétaire d'Etat au budget. Il a été alors précisé que, sur la base d'un nombre probable de bénéficiaires de 3.500.000, la dépense s'élèverait à 109 milliards de francs au titre de l'année 1957. Par ailleurs, le fonds national de solidarité doit faire face, en plus du versement des allocations supplémentaires, à de nombreuses charges légales (majoration de la loi du 27 mars 1956 - contribution à l'aide aux personnes âgées en Algérie - versement au titre de la surcompensation des prestations familiales agricoles - frais de gestion - éventuellement, extension du bénéfice de l'allocation supplémentaire aux invalides, infirmes, aveugles et grands infirmes). Le montant global de ces diverses charges dépassant 30 milliards de francs, le crédit budgétaire de 140 milliards de francs ouvert pour 1957 au titre du fonds national de solidarité se trouvera, par conséquent, entièrement épuisé.

5522. — M. Gabriel Paul demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si un agent de l'administration de l'enregistrement, qui a été reçu au concours de commis titulaires de l'enregistrement, qui a eu lieu au mois de mai 1941, ne peut pas prétendre à une majoration d'ancienneté d'un an du fait que le concours, qui devait se dérouler en 1940, a été reporté par suite des événements tragiques de cette époque. L'intéressé réunissait toutes les conditions requises pour se présenter à ce concours, s'étant présenté, sans succès, à celui de 1939. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — Réponse négative. Le nombre des candidats admis au concours ouvert en 1939 et qui n'avaient pu être nommés immédiatement commis titulaire faute d'emplois disponibles, a été suffisant pour permettre de pourvoir toutes les vacances qui se sont produites dans ce cadre en 1940 et pendant une partie de l'année 1941. Ce n'est donc qu'au cours de cette dernière année, alors que la liste de ces candidats était épuisée, que les services de l'enregistrement ont pu ouvrir une nouvelle cession de concours. Dans ces conditions, il n'existe aucun motif d'accorder aux candidats qui ont été admis au concours de 1941 une bonification d'ancienneté d'un an, comme le propose l'honorable parlementaire.

5529. — M. Mao demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si un fonctionnaire, actuellement bénéficiaire d'un logement de fonctions — qu'il est tenu d'occuper — et admis à faire valoir ses droits à la retraite le 30 septembre 1957, peut bénéficier des dispositions du troisième et dernier alinéa introduit dans l'article 1371 *octies* du code général des impôts par le décret n° 55-566 du 20 mai 1955, droit de 1,50 p. 100. Il s'agit de l'acquisition d'un appartement occupé par un tiers, lequel s'engage à libérer les locaux avant le délai de deux ans prévu par ledit article. Le fonctionnaire logé susvisé s'engage, lui aussi, à occuper l'appartement, avant ce même délai de deux ans, pour ses besoins personnels. Il est précisé que ce fonctionnaire logé par nécessité de service ne peut offrir en échange le logement de fonctions qu'il occupe. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — Réponse négative, dès lors qu'à la date du transfert de propriété, le logement vendu est occupé par un tiers, et que l'acquéreur occupera effectivement les lieux sans procéder à un échange avec l'occupant actuel dans les conditions prévues à l'article 9, dernier alinéa du décret n° 55-566 du 20 mai 1955.

5630. — **M. Monnier** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si les bénéficiaires de coopératives d'administrations, de restaurants, cantines d'administration sont tenus de faire état des avantages en nature ainsi obtenus, dans l'établissement de leur déclaration. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — Réponse négative.

5637. — **M. Mérigonde** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une donation à titre de partage anticipé à trois enfants de tous les biens dépendant d'une communauté et estimé à 4 millions 700.000 F. Les deux premiers lots sont composés chacun d'un immeuble et le troisième est composé de sommes à recevoir à titre de soultes des attributaires des deux premiers lots. Il lui demande si l'administration est fondée à considérer qu'il s'agit d'un partage, en ce qui concerne les deux enfants désintéressés au moyen de biens indivis, et d'une licitation en ce qui concerne celui que ne reçoit que des soultes, ce qui aurait pour conséquence de faire échec au principe de l'imputation de ces soultes de la façon la plus favorable aux parties, c'est-à-dire sur les fractions de biens dont la mutation est susceptible de bénéficier du régime privilégié de l'article 1371 *octies* du code général des impôts. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — Sous réserve de l'examen des circonstances particulières de l'affaire, l'opération susvisée paraît présenter le caractère d'une véritable donation-partage dont la soulte doit être imputée, pour la perception des droits de mutation, de la façon la plus favorable aux parties. Toutefois il ne pourrait être répondu avec certitude à la question posée que si, par l'indication des noms et adresses des parties ainsi que du notaire rédacteur de l'acte, l'administration était mise en mesure de faire procéder à une enquête sur ce cas d'espèce.

5664. — **M. Réoyo** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si l'allocation aux vieux travailleurs est imposable au titre de l'impôt sur le revenu. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — Réponse négative.

5674. — **M. Brocas** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si les exonérations de droit de soulte prévues par l'article 710 du code général des impôts s'appliquent en cas de dissolution de la communauté conjugale, intervenant par l'effet d'une séparation de corps. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — Réponse affirmative.

5729. — **M. Isorni** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'une personne faisant construire une villa et qui a reçu de la direction générale des impôts une demande de renseignements relative aux noms des divers entrepreneurs ayant effectué les travaux et le montant des sommes qu'il leur a versées. Il lui demande en vertu de quel texte l'administration peut solliciter d'un particulier qu'il devienne ainsi son agent de renseignement. (*Question du 7 mars 1957.*)

Réponse. — Il ne pourrait être utilement répondu à la question posée par l'honorable parlementaire que si l'administration, ayant connaissance du nom et de l'adresse du contribuable, pouvait faire procéder à une enquête sur les circonstances dans lesquelles la demande de renseignements en cause a été adressée.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

4384. — **M. Vahé** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)** que la note n° 47 DN/A/DCCA/SD 3/2 de la direction centrale du commissariat de l'air en date du 11 janvier 1956, paragraphe III, signalait: « La question du droit aux charges aéronautiques pour les gendarmes de l'air est à l'étude ». Il lui demande: 1° les raisons qui ont empêché de donner suite jusqu'à présent, au droit, aux charges aéronautiques pour les gendarmes de l'air; 2° si, le mess d'une base aérienne, qui a droit aux charges aéronautiques pour le personnel militaire, peut prétendre à la subvention accordée par la note n° 100 27 B/2 du ministère des finances, pour le personnel de la gendarmerie de l'air prenant ses repas de midi au mess. (*Question du 22 janvier 1957.*)

Réponse. — 1° Un projet de décret tendant à permettre l'attribution de l'indemnité pour charges aéronautiques aux militaires de la gendarmerie de l'air a été soumis au département du budget qui, jusqu'à présent, n'a pas donné son accord à l'adoption de cette mesure; 2° en revanche, les mess des bases aériennes peuvent prétendre, pour les personnels de la gendarmerie de l'air qui y prennent leurs repas de midi, à la subvention mentionnée dans la deuxième partie de la présente question. Une enquête ayant révélé que certains mess ne se créditaient pas de cette subvention, des instructions leur sont adressées à ce sujet.

5251. — **M. Damasio** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que, depuis le 1er janvier 1911, des sous-officiers de la gendarmerie et de la garde, « agents de la force publique, assermentés, chargés de veiller à l'exécution et au respect des lois et règlements de la République », sont détournés des missions de maintien de l'ordre pour être employés par les officiers de gendarmerie comme domestiques sous la dénomination « d'hommes de corvées », et lui demande: *a*) sur quel chapitre du budget de la défense nationale est inscrit le personnel « domestique » mis à la disposition des officiers de gendarmerie; *b*) si des officiers des armées de terre, de mer et de l'air, autres que les officiers de gendarmerie, bénéficient de la fourniture gratuite d'un domestique assermenté payé par l'Etat; *c*) les raisons pour lesquelles la C. M. n° 5216-T/10-G insérée au mémorial de la gendarmerie en date du 18 mars 1911, volume 60, page 93, et la C. M. n° 5197/Gend. T. du 6 novembre 1911, qui interdit formellement aux officiers de gendarmerie d'employer sous quelque forme que ce soit des gendarmes ou des gardes à des services personnels, n'ont pas encore été mises à exécution. (*Question du 12 février 1957.*)

Réponse. — *a* et *b*) Les officiers des trois armées n'ont pas d'« ordonnances » à leur disposition. De même aucun officier de gendarmerie n'est autorisé à employer des gendarmes dans les conditions indiquées par la présente question; *c*) la suppression des « ordonnances » dans la gendarmerie a d'ailleurs été prévue par les circulaires 5216-T/10 G du 18 mars 1911 et 5197/Gend. T du 6 novembre 1911 dont les dispositions sont toujours en vigueur et ont été rappelées aux différentes unités.

5399. — **M. Bouxom** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** sur la situation des jeunes gens de la classe de recrutement 1948, titulaires du brevet de préparation militaire supérieure, incorporés en avril 1955 (après la fin de leur sursis) et qui ont été placés en avril 1956 dans la position « maintenus au delà de la durée légale ». En avril 1957 ils auront effectué, au titre de « maintenus », un service d'un an au Maroc. Il lui demande si ces jeunes gens seront libérés en avril 1957 ou maintenus pendant une nouvelle période en sus de l'année écoulée, étant fait observer que les sursitaires de la classe 1951 incorporés avec le contingent 1951/2 C sont libérés après avoir été maintenus douze mois et qu'il serait inéquitable que les titulaires du brevet de préparation militaire supérieure en 1948 soient désavantagés par rapport à leurs camarades plus jeunes qui n'ont pas passé ce brevet. (*Question du 19 février 1957.*)

Réponse. — Les sursitaires qui ne sont astreints qu'à un an de service en raison de leur succès aux épreuves de la préparation militaire supérieure ne sont pas privés du bénéfice de cette disposition lors de leur maintien sous les drapeaux. En effet, ils suivent alors le sort du contingent passant dans la disponibilité en même temps qu'eux-mêmes. Ainsi, ceux d'entre eux qui ont été incorporés avec le contingent 1955/1 ont, dans la disponibilité, les mêmes obligations que les militaires du contingent 1951/2.

5460. — **M. Trémouilhe** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées:** 1° si les sursitaires des classes assujetties au service militaire de douze mois, titulaires du brevet de préparation militaire supérieure qui devait leur permettre, malgré leur incorporation avec des contingents relevant du service de dix-huit mois, de garder le bénéfice de la durée du service de douze mois, perdent, en qualité de maintenus, cet avantage et suivent totalement le sort de leur classe de mobilisation; 2° à quelle époque approximative pourra être libérée la classe 1955 (contingent appelé en octobre). (*Question du 21 février 1957.*)

Réponse. — 1° Les sursitaires qui ne sont astreints qu'à un an de service en raison de leur succès aux épreuves de la préparation militaire supérieure ne sont pas privés du bénéfice de cette disposition lors de leur maintien sous les drapeaux. En effet, ils suivent alors le sort du contingent passant dans la disponibilité en même temps qu'eux-mêmes; 2° ainsi, ceux d'entre eux qui ont été incorporés avec le contingent 1955/2 auront, dans la disponibilité, les mêmes obligations que les militaires du contingent 1955/1 dont la date de libération ne peut encore être fixée avec précision.

5526. — **M. Douret** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées** (air) que dans les hôtels conventionnés les chambres offertes pour un ménage sans ou avec un enfant, ont pour dimensions, en général, 4,50 mètres de long, 3 mètres de large et 3 mètres de haut; que dans la plupart des cas, la composition du mobilier ou de la literie laisse à désirer, que l'hôtelier impose bien souvent un lit pour un enfant de moins de sept ans en faisant payer un supplément. Il lui demande: 1° s'il estime que les conditions d'habitat des militaires sous-officiers ou officiers, logeant avec un bébé dans une pièce non aérée de 40 mètres cubes où les repas sont préparés, correspondent aux normes du service de santé; 2° s'il estime normal de payer pour une chambre de 4 mètres sur 3, la somme d'environ 26.000 francs par mois se décomposant, pour un sergent, comme suit: subvention de l'armée, 16.200 francs, payé par l'intéressé à l'hôtelier: 5.000 francs, plus les charges; remboursement à l'armée de l'intéressé: 2.970 francs; 3° les mesures qu'il compte prendre pour éviter les abus qui ont pu se produire dans le domaine des hôtels conventionnés. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — 1° En ce qui concerne les dimensions des chambres d'hôtel, meublés et garnis, les normes varient suivant la classe de l'établissement, l'étage où est située la chambre considérée, sa situation sur cour ou sur rue. En tout état de cause, l'armée de l'air n'est pas habilitée à vérifier l'application de ces normes; 2° le prix de location des hôtels et garnis doit demeurer dans la limite des maxima fixés par le département des finances. Ces maxima varient avec la classe de l'établissement et la zone de salaire à laquelle appartient la localité où celui-ci se trouve situé; 3° en dégi-

nitive, dans son élaboration comme dans son application, la réglementation concernant les hôtel et garnis échappe aux services du département de la défense nationale et des forces armées qui ne peuvent prendre, en cette matière, les mesures suggérées par l'honorable parlementaire.

5528. — **M. Gayrard** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées** (air): 1° quel est l'organisme responsable des chambres d'hôtels conventionnés et quelle est sa composition; 2° sur quels critères se base-t-on pour conventionner un hôtel ou une partie d'un hôtel; 3° quelles sont les charges imposées aux hôteliers pour la partie ou le total de l'hôtel conventionné; 4° un contrôle de l'armée est-il prévu pour les chambres des hôtels conventionnés, et dans l'affirmative, quelle est la périodicité de ce contrôle et qui l'effectue; 5° de quel organisme dépend le service des logements de la deuxième région aérienne; 6° le nombre de chambres d'hôtels conventionnés qui restent inoccupées, étant refusées par les intéressés pour exiguïté ou insalubrité. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — Auprès de l'état-major de chaque région aérienne fonctionne un service militaire du logement; 2° ceui-ci conventionne des hôtels de diverses catégories dans la limite des prix maxima de location fixés suivant la catégorie de l'établissement et le grade des personnels intéressés; 3° les charges imposées aux hôteliers pour les établissements conventionnés sont prévues par les règlements économiques et sanitaires en vigueur; 4° de ce fait, les chambres conventionnées ne peuvent faire l'objet d'aucun contrôle militaire; 5° en ce qui concerne le service des logements de la 2e région aérienne, il est rattaché à l'état-major de cette région; 6° il convient de noter que seules les chambres conventionnées occupées donnent lieu au payement d'une redevance par l'administration militaire. L'hôtelier peut disposer, pour la journée, de toute chambre non retenue avant midi par les services de logement « air ». Ainsi, il n'y a pas, en réalité, de chambre conventionnée inoccupée.

5573. — **M. Davoust** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées** (air) si l'indemnité pour services aériens accordée au personnel navigant de l'armée de l'air doit être considérée comme une prime de risque. (*Question du 27 février 1957.*)

Réponse. — L'indemnité pour services aériens présente effectivement un certain caractère d'indemnité de risque. Le fonds de prévoyance de l'aéronautique, sorte de caisse d'assurance mutuelle contre le risque aérien, est d'ailleurs alimentée par un prélèvement sur cette indemnité.

5865. — **M. Engel** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** si une décision est déjà intervenue en ce qui concerne les dates de libération des réservistes et disponibles rappelés appartenant au contingent 1955/1 et s'il peut donner des précisions à ce sujet. (*Question du 14 mars 1957.*)

Réponse. — Il n'est pas possible actuellement de fixer avec précision la date de libération du contingent 1955/1. En ce qui concerne la durée du maintien des disponibles sous les drapeaux, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question orale n° 4859 (*Journal officiel* du 8 février 1957, édition des débats de l'Assemblée nationale, page 724).

5940. — **M. Bouyer** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** de lui préciser les dates de libération des hommes de la classe 1954 incorporés en juin 1955 et maintenus sous les drapeaux. (*Question du 19 mars 1957.*)

Réponse. — Les militaires incorporés en juin 1955 appartiennent au contingent 1955/1. Il n'est pas possible actuellement de fixer avec précision la date de libération de ce contingent. En ce qui concerne la durée du maintien des disponibles sous les drapeaux, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question orale n° 4859, édition des débats de l'Assemblée nationale, page 724.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

4845. — **M. Marius Cartier** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** qu'à Dijon, les étudiants de l'école des beaux-arts, non bacheliers, éprouvent de grandes difficultés du fait qu'ils ne sont pas admis dans les restaurants universitaires, et lui demande, compte tenu de ce grand nombre d'étudiants de disciplines artistiques ne sont pas titulaires du baccalauréat et qu'ils sont souvent issus de milieux pauvres, quelles mesures il compte prendre afin que ces étudiants soient admis dans les restaurants universitaires ou, à défaut, que les écoles des disciplines artistiques aient leur propre cantine pour leurs élèves. (*Question du 18 janvier 1957.*)

Réponse. — L'admission dans les restaurants universitaires et, plus généralement, le bénéfice des œuvres universitaires sont accordés, conformément aux dispositions de la loi du 16 avril 1955, aux étudiants assujettis au régime de sécurité sociale des étudiants institué par la loi du 23 septembre 1948. Il ne paraît pas possible pour le moment d'étendre le bénéfice de ces institutions à des catégories d'élèves d'écoles des beaux-arts autres que celles qui ont été définies par les arrêtés des 1er janvier 1949, 27 février 1951 et 18 avril 1955. En ce qui concerne les écoles nationales, régionales ou municipales des beaux-arts visées dans les arrêtés du 18 avril 1955 (en particulier l'école nationale des beaux-arts de Dijon), il convient de préciser que le bénéfice de la sécurité sociale étudiante et des œuvres universitaires n'est pas réservé aux seuls élèves titulaires du baccalauréat; il est également accordé, pour tenir compte du caractère spécifique des disciplines artistiques, aux élèves titulaires du certificat d'aptitude à une formation artistique supérieure (C. A. F. A. S.).

5534. — **M. Viallet** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** s'il ne lui semble pas souhaitable d'envisager la possibilité pour l'Etat et les municipalités, comme c'est le cas pour la ville de Nantes, de prendre en charge les frais d'inscription aux facultés et écoles, instituts et écoles supérieures, des étudiants boursiers, étant donné que le taux actuel des bourses ne tient aucun compte du montant élevé des inscriptions. (*Question du 28 février 1957.*)

Réponse. — Les étudiants boursiers sont dispensés des droits d'inscription dans toutes les facultés d'Etat. Il n'est pas possible à l'Etat d'imposer à des établissements privés la gratuité des droits d'inscription pour les étudiants boursiers.

5607. — **M. Viallet** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** les raisons pour lesquelles les taux d'inscriptions demandés aux étudiants dentaires sont infiniment plus élevés dans six écoles situées à Paris, Lyon, Marseille et Rennes que dans dix instituts d'autres villes de France et d'Algérie, et les mesures qu'il compte prendre pour uniformiser les dépenses imposées aux jeunes se destinant à la carrière de chirurgien-dentiste. (*Question du 28 février 1957.*)

Réponse. — Les études dentaires peuvent être accomplies, soit dans les facultés de médecine d'Etat où l'enseignement est organisé, soit dans des établissements libres d'enseignement supérieur dentaire, constitués conformément aux dispositions du décret du 11 avril 1949. Le montant des droits exigés des étudiants est plus élevé dans les écoles privées que dans les facultés d'Etat. Il n'est pas possible à l'Etat d'intervenir dans la gestion des établissements privés d'enseignement supérieur.

5755. — **M. Mudry** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° si un texte définit le service des vacances des fonctionnaires des services économiques des centres d'apprentissage publics (la circulaire du 5 mars 1955 ne s'appliquant qu'aux fonctionnaires du second degré); 2° quel doit être, en l'absence de texte, la réglementation de base à appliquer dans un établissement comptant un économe et un adjoint des services économiques: *a*) dans le cas où ce personnel est logé; *b*) dans le cas où ce personne n'est pas logé compte tenu du fait que les fonctionnaires nommés dans les centres d'apprentissage sont obligés d'accepter le poste qui leur est dévolu et ne perçoivent pas d'indemnité représentative de logement. (*Question du 8 mars 1957.*)

Réponse. — La circulaire n° 1084/2 du 9 juillet 1948 a fixé comme suit les conditions dans lesquelles le service administratif des établissements d'enseignement technique (écoles nationales, collèges techniques et centres d'apprentissage) doit être assuré pendant les grandes vacances scolaires: dans les établissements qui disposent de plus de quatre fonctionnaires de l'ordre administratif (directeur, sous-directeur, secrétaire de direction, surveillant général, intendant ou économe, sous-intendants, adjoints des services économiques) aucune fermeture ne sera admise. Dans les établissements qui disposent de quatre fonctionnaires de l'ordre administratif, une fermeture de 15 jours (en août) pourra être envisagée sous réserve que le courrier soit assuré ainsi que le gardiennage des locaux. Les établissements qui ont moins de quatre fonctionnaires de l'ordre administratif, pourront être fermés pendant le mois d'août, sous les mêmes réserves que précédemment. Les règles précitées s'appliquent à tout le personnel administratif, qu'il soit ou non logé dans l'établissement où il est affecté.

5899 — **Mme Grappe** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° où en est l'étude du nouveau barème des bourses qu'il avait annoncé lors du débat du 27 novembre 1956 et qui a fait l'objet d'information de presse le 13 janvier 1957; 2° est-il exact que cette réforme sera faite par décret et applicable dès octobre et qu'un barème unique sera institué pour tous les ordres d'enseignement; 3° dans l'affirmative, quelles mesures envisage-t-il pour éviter que cette uniformisation se fasse au détriment du régime des bourses le plus important. (*Question du 15 mars 1957.*)

Réponse. — Le nouveau barème a été transmis aux recteurs par circulaire du 15 janvier 1957; 2° le barème est un instrument de travail mis à la disposition des commissions appelées à donner leur avis sur la suite à donner aux demandes présentées par les familles. Il ne fait pas l'objet de dispositions réglementaires. Un projet de refonte générale du régime des bourses, adopté par la commission de démocratisation, sera soumis incessamment à l'examen des conseils d'enseignement et fera l'objet de plusieurs décrets et arrêtés. La date à laquelle le nouveau régime entrera en vigueur ne peut être d'ores et déjà fixée. Le barème actuellement utilisé est unique pour les différents ordres d'enseignement. Cette formule sera maintenue, un des buts principaux de la modification du régime des bourses étant l'unification des procédures utilisées par les différents ordres d'enseignement; 3° aucune direction d'enseignement ne sera désavantagée par l'institution du nouveau régime.

FRANCE D'OUTRE-MER

5490. — M. Malbrant attire l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur le régime fiscal des sociétés coopératives dans les territoires d'outre-mer pour lesquelles, actuellement, ni le code général des impôts directs d'Afrique équatoriale française, ni le code local ne prévoient des modalités spéciales quant à l'assiette et au tarif des impôts dus. Prenant acte de la réponse du 15 février 1957 à la question n° 2973, il lui demande si son département n'envisage pas de prendre des mesures, compte tenu de la tendance actuelle favorable à la création de coopératives, tendant à faire bénéficier ces organismes de dispositions fiscales particulièrement bienveillantes. (*Question du 22 février 1957.*)

Réponse. — Les modifications éventuelles à apporter à la fiscalité de droit commun applicable dans les territoires de l'Afrique équatoriale française, ainsi que dans les autres territoires d'outre-mer aux sociétés et organismes à caractère coopératif, régis par le décret n° 55-181 du 2 février 1955, ne peuvent être établies que par les grands conseils et les assemblées locales, qui ont reçu compétence exclusive pour délibérer en matière fiscale par la loi du 29 août 1947 et les décrets du 26 octobre 1946. Toutefois le département, dans ses directives adressées aux hauts commissaires et aux chefs de territoire qui assurent la mise au point des projets de délibérations soumis à l'examen des assemblées, a toujours mis l'accent sur l'intérêt que présentait le développement des organismes coopératifs outre-mer et sur la nécessité de favoriser leur installation par une politique fiscale appropriée.

INDUSTRIE ET COMMERCE

4738. — M. René Pleven demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** s'il n'estime pas nécessaire, à la lumière des récents événements dans le Moyen-Orient, de prévoir, dans le cadre du troisième plan de modernisation et d'équipement, un programme de moyens supplémentaires de stockage des produits pétroliers dispersés sur l'ensemble du territoire et dont l'exécution devrait être considérée comme prioritaire, pour mettre la France à l'abri des à-coups d'approvisionnement en produits pétroliers. (*Question du 15 janvier 1957.*)

Réponse. — La sécurité doit être assurée non seulement par les stockages de sécurité, mais par: l'accélération de la recherche et de la productivité nationale; la diversité des sources d'importation; l'accroissement de la capacité de transport de notre flotte pétrolière; en même temps qu'il doit être fait un effort pour: rechercher les économies dans l'utilisation; garder une technique suffisante dans l'emploi et l'élaboration de carburants de remplacement. En ce qui concerne le stockage de réserve prévu par les lois de 1925 et 1928, un décret a été élaboré qui en précise les modalités de constitution; son application imposant de lourdes charges à l'économie du pays doit être prévue avec un certain étalement dans le temps. La priorité à accorder à ces travaux doit être déterminée dans le cadre général des préoccupations rappelées ci-dessus. Le projet de décret prévoit expressément l'évocation, au sein de la commission interministérielle des dépôts d'hydrocarbures (organisme réunissant les représentants des divers départements militaires et civils intéressés), de tout projet de construction établi en application dudit décret. Le plan d'équipement ainsi mis sur pied devra répondre, tant en ce qui concerne l'implantation que la consistance des stockages afférents, à des préoccupations de sécurité et d'efficience. Il pourra, le moment venu, trouver fort bien sa place dans le troisième plan de modernisation et d'équipement dont fait état, de façon particulièrement opportune, l'honorable parlementaire dans sa question écrite du 15 janvier 1957.

5134. — M. Nerzic demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** si un commerçant inscrit au registre du commerce ou un artisan inscrit au registre des métiers doit être, et sans formalités spéciales, inscrit d'office sur la liste des électeurs de la chambre de commerce ou de la chambre des métiers par les soins des maires. (*Question du 6 février 1957.*)

Réponse. — Les commerçants remplissant les conditions fixées par l'article 1er du décret du 20 mai 1955 relatif au régime électoral des tribunaux de commerce ont vocation pour être inscrits sur les listes électorales communes aux tribunaux et aux chambres de commerce. Les artisans remplissant les conditions fixées par le code de l'artisanat ont vocation pour être inscrits sur les listes électorales des chambres de métiers. Il appartient à tout commerçant ou artisan non encore inscrit et remplissant les conditions pour l'être, de demander son inscription en se présentant à la mairie, muni de toutes justifications utiles, pendant la période impartie par les textes pour la revision des listes électorales, soit du 1er au 20 octobre, en ce qui concerne les chambres de commerce, et dans les vingt jours qui suivent la revision des listes pour les élections politiques en ce qui concerne les chambres de métiers.

5261. — M. Maurice Georges demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** pour quels motifs ses services ont cru devoir diminuer de 20 p. 100 les attributions d'essence destinées aux usagers industriels de la Haute-Saône et quand il compte faire rétablir des attributions normales, au moins égales à celles du mois de décembre 1956. (*Question du 12 février 1957.*)

Réponse. — Les contingents de carburant-auto suivants ont été accordés au département de la Haute-Saône, au titre des allocations spéciales, pour l'ensemble des besoins de ce département:

	Pourcentage par rapport au contingent de décembre
Décembre, 768 mètres cubes	—
Janvier, 754 mètres cubes	0,98
Février, 838 mètres cubes	1,09
Mars, 900 mètres cubes	1,17

Les deux chambres de commerce de la Haute-Saône et la chambre de métiers ont bénéficié, sur le contingent départemental: décembre, 220 mètres cubes; janvier 404 mètres cubes; février 420 mètres cubes; mars 440 mètres cubes. Pour la seule chambre de commerce de Lure, les dotations ont été de: décembre, 149 mètres cubes; janvier, 161 mètres cubes; février 168 mètres cubes; mars, 176 mètres cubes. Il y a eu progression constante, et non régression, des contingents d'essence au profit des activités économiques du département. Mais, il n'est pas exclu que ces organismes sous-répartiteurs aient, d'un mois à l'autre, opéré certaines modifications entre allocataires pour tenir compte des besoins complémentaires des industries utilisant des camions de gros tonnage, pour lesquels la ration de base avait été supprimée. En aucun endroit, cette diminution de dotation n'a pu atteindre, et de loin, le taux de 20 p. 100 dont M. Georges fait état.

5543. — M. Courrier demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce :** 1° quelle est la réglementation qui permet à certaines maisons d'alimentation à succursales multiples de solliciter de leur clientèle, dès le début de l'année, des versements plus ou moins importants, hebdomadaires ou mensuels, en vue de lui fournir, en fin d'année seulement, des approvisionnements pour Noël ou le jour de l'an; 2° si cette façon de procéder est légale, car si elle rend service à une certaine clientèle, elle apporte surtout aux maisons qui la pratiquent, des sommes qui semblent être très importantes, d'argent frais, pour lesquelles aucune garantie n'est donnée, et surtout aucun intérêt payé, contrairement aux dispositions de la loi du 5 février 1951, en ce qui concerne le versement d'arrhes; 3° si un petit commerçant est autorisé à faire de même. (*Question du 26 février 1957.*)

Réponse. — Aucune disposition n'interdit, semble-t-il, sous réserve de l'appréciation des tribunaux, de conclure un contrat assurant, contre le payement d'un prix déterminé payable par versements périodiques, la livraison d'un article ou d'une marchandise après l'accomplissement du dernier versement. Rien ne s'oppose en droit, à ce que ce procédé soit utilisé par les commerçants qui désireraient y faire appel, quelle que soit l'importance de leur entreprise. Il semble que la loi du 5 décembre 1951, — stipulant que toute somme versée d'avance sur le prix est productive, au taux légal, en matière civile, d'intérêts courant à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de chaque versement, — soit applicable ici, les intérêts devant être déduits du solde à verser au moment de la réalisation.

5689. — M. Cagne expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** que les agents de la S. N. C. F., en raison du caractère particulier de leurs conditions de travail, rentrent dans le cadre des bénéficiaires du décret concernant l'allocation de deux litres supplémentaires d'essence; que la préfecture du Rhône prétend ne pouvoir satisfaire les demandes adressées par certains services de la S. N. C. F.: Matériel, Traction, Exploitation. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que les agents de la S. N. C. F. du département du Rhône puissent bénéficier des attributions d'essence auxquelles ils ont droit. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — Par circulaire des 26 décembre 1956 et 22 janvier 1957, les préfets ont été invités à accorder des allocations d'essence aux agents de la S. N. C. F. utilisant un véhicule à deux roues pour se rendre à leur travail. En exécution des dispositions de ces circulaires, M. le préfet du Rhône a alloué un contingent de 1.100 litres en janvier et en février, et de 1.600 litres en mars, au chef de district de la S. N. C. F., à charge par lui d'en assurer la répartition entre l'ensemble des services intéressés, y compris ceux du Matériel, de la Traction et de l'Exploitation.

5690. — M. Caston Julian appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** sur le vœu émis par la chambre de commerce de Gap et des Hautes-Alpes, en date du 27 juillet 1956, et repris plus récemment par la 12e région économique (Alpes françaises), concernant la prospection des gisements houillers du Briançonnais. Il lui demande s'il envisage de faire procéder aux travaux de prospection des terrains houillers du département des Hautes-Alpes. (*Question du 5 mars 1957.*)

Réponse. — Une prospection systématique du sous-sol briançonnais est effectivement projetée. Elle ne saurait toutefois être entreprise avant qu'une solution ait été trouvée aux problèmes juridique et économique qu'elle soulève. Il est activement procédé à l'étude de ces problèmes.

5733. — M. Heiluin expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** que des magasins à succursales multiples font une vente jumelée, dite de colis épargne, avec crédit en quarante-six versements. Il lui demande s'il ne pense pas que ces lots de marchandises constituent une vente contraire aux règles et lois

du commerce et si le prix global de tels lots, y compris les majorations des frais de crédit, sans contrôle possible pour l'acheteur, de la valeur de chaque élément, est légal. (*Question du 7 mars 1957.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire vise vraisemblablement la vente de colis tels que les colis de Noël dont le prix est acquitté par versements périodiques et qui sont livrés à date fixe lorsque tous les versements sont effectués. Il ne semble pas, sous réserve de l'appréciation des tribunaux, que si les vendeurs et acheteurs sont d'accord, ce mode de vente soit interdit dans l'état actuel des textes, à condition que la valeur du colis soit fixée avec précision au moment de la conclusion du contrat. Il semble que les dispositions de la loi du 5 décembre 1951, tendant à réglementer la pratique des arrhes, aux termes de laquelle toute somme versée d'avance sur le prix est productive en matière civile d'intérêts au taux légal, qui courent à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de chaque versement, soit applicable ici, les intérêts devant être déduits du solde à verser au moment de la réalisation.

JUSTICE

5207. — **M. Chamant** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que l'arrêté interministériel du 12 avril 1956 (*Journal officiel* du 18 avril, page 3727) a transféré de la commission régionale de Paris à celle de Dijon, les appels dirigés contre les décisions des commissions de première instance de l'Aube et de l'Yonne. Etant donné que la forclusion résulte d'erreurs et de retard de transmission indépendante de la volonté des sinistrés, il lui demande les mesures qu'il compte prendre, soit pour faire déférer les jugements de forclusion à la commission supérieure de cassation des dommages de guerre aux fins d'annulation et de renvoi à la commission régionale compétente, soit pour faire renvoyer les appels à la commission régionale de Paris pour jugement d'incompétence exclusif de forclusion, en raison de la date à laquelle cette commission avait été saisie. (*Question du 12 février 1957.*)

Réponse. — Il semble qu'à défaut de décisions d'incompétence rendues par la commission régionale de Paris, le secrétariat de cette commission n'ait pas eu qualité pour transmettre à la commission régionale de Dijon les dossiers concernant des appels interjetés contre des décisions rendues par la commission d'arrondissement d'Auxerre. Sous réserve de l'appréciation de la commission de cassation, il paraît en résulter que la commission régionale de Paris demeure saisie des appels portés devant elle dans les délais prescrits par la loi. Il serait donc loisible aux sinistrés de présenter requête à cette juridiction afin que celle-ci rende une décision d'incompétence qui permettra aux requérants d'introduire une nouvelle instance devant la commission régionale de Dijon, désormais compétente.

5363. — **M. Jean Dides** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice:** 1° si les dispositions de la loi du 12 décembre 1893 (§ 2) ajoutées à l'article 24 de la loi du 29 juillet 1881, ont été abrogées; 2° dans l'affirmative, la date de cette abrogation; 3° dans le cas contraire, si l'article paru le 12 février courant dans le journal *L'Humanité* sous la signature d'un parlementaire exaltant les agissements coupables du terroriste Yveton, guillotiné à Alger le 11 février, ne contient pas tous les éléments constitutifs de l'infraction communément appelée: apologie de crime; 4° s'il n'estime pas que l'immunité dont bénéficient l'auteur d'un tel article et l'organe qui l'a publié est de nature à porter atteinte au moral des troupes françaises et des forces de l'ordre qui accomplissent avec courage et abnégation leur devoir en Algérie. (*Question du 15 février 1957*).

Réponse. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, estime inopportun de faire exercer dans les affaires de cette sorte des poursuites qui auraient pour conséquence d'instaurer une polémique sur un condamné à mort exécuté. Il laisse à ceux qui s'avèrent être d'un avis contraire la responsabilité de leur attitude.

5410. — **M. Alloin** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice:** 1° pour quel motif, dans le canton de Villeurbanne, la même tâche, jusque là assurée par un seul magistrat âgé et de santé précaire, ne peut plus être réalisée par un magistrat relativement jeune et en très bonne santé; 2° si l'adjonction, au magistrat titulaire, d'un magistrat suppléant rétribué, dans de telles conditions, correspond à la notion d'économie dont la nécessité est sans cesse proclamée; 3° s'il ne serait pas préférable, afin de ne point léser les intérêts des contribuables, d'attribuer à ce magistrat un canton dont l'importance pourrait correspondre avec la limite d'activité, qu'il paraît bien avoir uniquement recherchée. (*Question du 15 février 1957*).

Réponse. — Les suppléants rétribués de juge de paix sont mis à la disposition des chefs de cour pour être affectés à telle ou telle justice de paix de leur ressort, selon les besoins du service. Dans le cas d'espèce, l'importance de la population et le développement du nombre des affaires ont rendu opportun l'affectation d'un suppléant rétribué de juge de paix à la justice de paix de Villeurbanne, afin de seconder le juge de paix titulaire.

5493. — **M. Reoyo** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que l'article 63 du code pénal, résultant de l'ordonnance du 28 juin 1945, 2e alinéa, a créé le délit de non-assistance à une personne en péril de mort. Il lui demande: 1° si le sauveteur, victime de son dévouement, ou ses ayants-droit, ont la possibilité, juridiquement parlant, de s'adresser aux personnes secourues ou aux parents de celles-ci, pour obtenir les justes réparations inhérentes à son dévouement dans le cas où il a subi des dommages tant matériels que corporels; 2° si, dans le cas où le droit civil pourrait s'y opposer ou que l'indigence de la personne secourue ne permettrait pas la récupération des dommages subis, par la voie amiable ou judiciaire, l'Etat, de toute façon, se porte garant des risques encourus éventuellement, tant au point de vue accidentel que de la maladie contractée pour tous ceux qui, obéissant à la loi et aux obligations qui en découlent, viendraient à être victimes de leur dévouement. (*Question du 22 février 1957*).

Réponse. — La question est étudiée en liaison avec les départements de l'intérieur et de la défense nationale et des forces armées. Elle fera l'objet d'une réponse sur le fond, aussitôt qu'il sera possible.

5579. — **M. Marcel Bouyer** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** qu'en ce qui concerne l'allocation-vieillesse des non salariés, la loi n° 56-424 du 28 avril 1956 stipule qu'entre le 1er juillet 1952 et le 1er janvier 1955, les personnes qui ne se sont affiliées qu'à une seule caisse ne sont débitrices d'aucune pénalité et d'aucune majoration de retard, dès qu'elles ont réglé à la caisse de leur choix la cotisation entière. Les indemnités de retard et amendes qui ont pu être perçues dans ce cas seront remboursées. Il lui demande: si une décision de commission de première instance statuant en juin 1956 dans un sens différent demeure valable, alors qu'elle se trouve en contradiction avec la loi qui s'applique à une période concernant les cotisations dont le payement a été exigé alors qu'elles avaient déjà été payées à une autre caisse et qu'un règlement intercaisses devrait intervenir. (*Question du 27 février 1957*).

Réponse. — Cette question est étudiée en liaison avec le secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale. Il y sera répondu dans les plus brefs délais possibles.

5580. — **M. Mignot** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** s'il a eu connaissance du jugement rendu le 16 octobre 1956 par le tribunal administratif de Rouen, en conclusion du recours introduit par une surveillante auxiliaire de l'administration pénitentiaire, licenciée dans des conditions illégales. Le tribunal ayant prononcé l'annulation de la décision attaquée en spécifiant dans les attendus du jugement que les auxiliaires de l'administration pénitentiaire, à défaut de statut formel, doivent être assujettis aux règles du décret n° 46-759 du 19 avril 1946, il lui demande s'il entend doter le personnel auxiliaire d'un statut particulier ou appliquer à celui-ci les dispositions du décret précité du 19 avril 1946. (*Question du 27 février 1957.*)

Réponse. — Il est exact qu'une surveillante auxiliaire de l'administration pénitentiaire, licenciée par mesure disciplinaire le 15 août 1955, a formé contre cette décision devant le tribunal administratif de Rouen, un recours sur lequel est intervenu le 16 octobre 1956 un jugement donnant satisfaction à la requérante. Mais, avant que ce jugement ne fût devenu définitif, la chancellerie avait usé de la faculté reconnue à l'administration de rapporter certains de ses actes en prononçant le 26 décembre 1956 la réintégration de l'intéressée dans ses fonctions antérieures. La question de la légalité des motifs sur lesquels se fondait l'arrêté du tribunal administratif de Rouen se trouve donc sans objet. Il est, toutefois, précisé que les surveillants auxiliaires des services extérieurs de l'administration pénitentiaire ne sont pas des auxiliaires de l'Etat, mais des agents temporaires destinés à satisfaire à un besoin momentané en personnel. Leur existence et leur nombre sont conditionnés chaque année par la loi de finances. Le décret du 19 avril 1946 leur est donc inapplicable. Au surplus, l'extension à ces agents du statut prévu par ce texte leur serait moins profitable que le statut du 25 avril 1956 régissant les fonctionnaires des services extérieurs de l'administration pénitentiaire, statut auquel ils accèdent par titularisation, au fur et à mesure des vacances dans les emplois budgétaires des surveillants titulaires. Le seul texte dont ils puissent se prévaloir actuellement est l'article 65 de la loi du 22 avril 1905 qui prévoit la communication du dossier en matière disciplinaire. Quant à l'élaboration d'un statut spécial en faveur des surveillants auxiliaires il ne saurait être envisagé puisqu'il s'agit d'agents dont la vocation normale est d'être titularisés dans les conditions prévues ci-dessus.

5612. — **M. Alloin** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** sur l'interprétation qui vient d'être donnée par la Cour de Lyon aux lois des 12 mars 1956 et 4 août 1956 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyers d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal, et lui demande ce qu'il pense de cette interprétation de textes de loi ayant fait l'objet de longues discussions devant les deux assemblées, au mépris de la volonté formelle qui en résulte du blocage des prix des loyers commerciaux. (*Question du 28 février 1957.*)

Réponse. — La Chancellerie ne pourrait, sans porter atteinte au principe de la séparation des pouvoirs, émettre un avis sur une décision de justice qui, d'après les pièces annexées à la question posée, doit être frappée d'un recours en cassation.

5642. — **M. Dagain** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** si le maintien dans les lieux est valable lorsque le bénéficiaire d'une réquisition n'a pas demandé le renouvellement de celle-ci dans les délais légaux. (*Question du 1er mars 1957.*)

Réponse. — Il résulte de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1948 relative aux rapports entre bailleurs et locataires ou occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel que peuvent seuls bénéficier du droit au maintien dans les lieux les locataires, sous-locataires, cessionnaires de baux, à l'expiration de leur contrat, ainsi que les occupants habitant dans les lieux en vertu ou en suite d'un bail écrit ou verbal, d'une sous-location régulière, d'une cession régulière d'un bail antérieur ou d'un échange régulier. Les bénéficiaires de réquisitions de logements ne peuvent pas, en conséquence, à l'expiration de la validité de leur titre d'occupation, se prévaloir des dispositions de la loi précitée pour se maintenir dans les lieux. Cette loi suppose, en effet, l'existence de rapports de droit privé entre les parties alors que la réquisition constitue un acte de la puissance publique.

5645. — **M. Saillard du Rivault** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice:** 1° qu'aux termes des articles 7 du décret-loi du 4 janvier 1955 et 27 du décret du 14 octobre 1955 dans les communes à cadastre rénové la formalité de publicité foncière est faite conformément à un extrait de cadastre ayant moins de trois mois de date, et en cas de changement de limite d'après un document d'arpentage établi spécialement par le service du cadastre; 2° que pour donner son agrément à ce document le service du cadastre exige la signature du géomètre-expert et des deux parties intéressées. Il lui demande: 1° dans le cas d'expropriation pour cause d'utilité publique prévue par le décret-loi du 8 août 1935, qui doit signer le document d'arpentage au lieu et place de l'exproprié, après le refus d'acquiescement par ce dernier; 2° dans le cas où l'ordonnance a été rendue avant que soit établi le changement de limite si une ordonnance complémentaire modifiant la désignation de l'immeuble exproprié doit être rendue pour éviter le rejet de la formalité par le conservateur des hypothèques. (*Question du* 1er *mars* 1957.)

Réponse. — La question est étudiée en liaison avec les départements du budget et de la reconstruction et du logement. Il y sera répondu dans les meilleurs délais possibles.

MARINE MARCHANDE

5903. — **M. Louis Michaud** demande à **M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande** quelles mesures il entend prendre pour que soient respectées les décisions adoptées par les prud'homies de pêche et, plus généralement, pour que les administrateurs de l'inscription maritime prennent, à l'égard des patrons qui enreignent les règlements relatifs au chalutage dans les eaux territoriales en Méditerranée, les sanctions qui conviennent, afin d'assurer la protection des fonds et le renouvellement des espèces. (*Question du* 15 *mars* 1957.)

Réponse. — Afin de lui permettre de répondre en toute connaissance de cause à la question ainsi posée, le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande a l'honneur de prier l'honorable parlementaire de bien vouloir préciser la nature des décisions prud'homales qui n'auraient pas été respectées et indiquer les circonscriptions maritimes dans lesquelles auraient été commises — sans donner lieu à sanction — des infractions à ces décisions et aux règlements relatif au chalutage dans nos eaux littorales méditerranéennes.

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

5716. — **M. Privat** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones** que la prime de risque accordée aux agents de distribution n'a pas été attribuée aux agents du cadre complémentaire. Il lui demande s'il n'y aurait pas lieu de faire bénéficier ces derniers de cette prime. Il est, en effet, à considérer qu'ils font continuellement des remplacements et travaillent dans des conditions plus difficiles que les titulaires des postes, sans bénéficier des avantages qu'ont ces titulaires. (*Question du* 6 *mars* 1957.)

Réponse. — L'indemnité de risques et de sujétions, instituée par le décret du 11 août 1956, a été réservée aux seules catégories de personnel titulaire des services de distribution et de transport des dépêches et du service des lignes pouvant se prévaloir d'une parité hiérarchique avec les personnels homologues des douanes actives, déjà bénéficiaires d'une indemnité analogue et soumis, également, aux mêmes risques et sujétions particulières que ces derniers. Les agents du cadre complémentaire ne pouvant se réclamer d'aucune parité avec le personnel titulaire des douanes actives, il n'a pas été possible de les rendre bénéficiaires de cette indemnité. Toutefois, l'attention du secrétariat d'Etat au budget a été appelée récemment sur la situation de ces agents au regard de ladite indemnité.

5762. — **M. Raymond Boisdé** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones** la situation faite à de nombreux travailleurs, bénéficiaires d'une pension vieillesse de la sécurité sociale, payée jusqu'à ce jour à domicile par le facteur et dont le montant trimestriel dépasse désormais 50.000 francs, du fait de l'attribution de l'allocation supplémentaire. La réglementation en vigueur n'autorisant pas le payement à domicile lorsque la somme est supérieure à 50.000 francs, et aucune procuration ne pouvant être donnée à un tiers si la personne ne peut se déplacer ou signer, il lui demande s'il ne serait pas possible de relever le plafond des sommes payables à domicile, tout au moins lorsque les mandats en cause concernent des pensions de vieux travailleurs. (*Question du* 8 *mars* 1957.)

Réponse. — L'administration des postes, télégraphes et téléphones, tout en ayant le vif désir de remédier aux inconvénients signalés par l'honorable parlementaire, éprouverait les plus grandes difficultés à donner suite à la suggestion présentée. En effet, il lui est impossible, sans aller au devant de complications de service et de nouvelles réclamations, de fixer le maximum des mandats payables à domicile en fonction de la qualité des destinataires. Elle se trouverait donc dans l'obligation d'appliquer le même plafond à tous les payements ou encaissements à domicile: mandats de toutes sortes, recouvrement des effets de commerce, livraison des envois contre remboursement, sommes encaissées ou payées par les facteurs ruraux, en qualité de commissionnaires, etc. Il en découlerait non seulement un accroissement considérable des risques pour les facteurs eux-mêmes, mais aussi un accroissement de trafic entraînant obligatoirement des créations d'emplois à une période où l'administration des postes, télégraphes et téléphones éprouve de très grandes difficultés à obtenir les renforts indispensables pour faire face à la simple augmentation normale du trafic. Quant aux destinataires des mandats ne pouvant se déplacer, ils ont toujours la possibilité de désigner un mandataire pour agir en leur nom, sauf dans le cas où l'expéditeur a expressément demandé que le payement soit fait entre leurs mains.

5931. — **M. Llante** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones:** 1° s'il est exact qu'il envisage la suppression du bureau des postes, télégraphes et téléphones de la commune d'Auriac-sur-Vendinelle (Haute-Garonne) et son remplacement par la création d'un poste de facteur-receveur, mesure qui porterait un grave préjudice aux habitants de cette commune, où est également prévue la suppression du bureau de perception; 2° dans l'affirmative, s'il pense ne pas donner suite à ce projet. (*Question du* 20 *mars* 1957.)

Réponse. — Le déclassement de la recette de 6e classe d'Auriac-sur-Vendinelle (Haute-Garonne) n'est pas envisagé.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

4113. — **M. Schaff** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** de lui faire connaître le nombre de logements H. L. M. réalisés jusqu'au 31 juillet 1956: *a*) de deux pièces cuisine; *b*) de trois pièces cuisine; *c*) de quatre pièces cuisine; *d*) de cinq pièces cuisine; *e*) de plus de cinq pièces cuisine. (*Question du* 26 *novembre* 1956.)

Réponse. — Depuis le 3 septembre 1947, date de la remise en vigueur du système de financement des constructions nouvelles entreprises par les organismes d'habitations à loyer modéré, des prêts à taux réduit ont été accordés par l'Etat pour un montant total de 665 milliards correspondant à un ensemble de programmes groupant quelque 370.000 logements dont 295.000 à usage locatif et 75.000 en vue de l'accession à la propriété (non compris les habitations construites avec l'aide des primes et des prêts). Les opérations d'accession à la propriété sont, pour une très large part, réalisées sous forme de maisons individuelles, dispersées sur l'ensemble du territoire. Il n'est pas tenu de statistiques détaillées de la répartition des logements ainsi construits, d'après leur nombre de pièces, mais il est possible d'indiquer que le nombre moyen de pièces principales (cuisine exclue) est de l'ordre de quatre, et de préciser que les logements de une ou deux pièces, autorisés seulement dans les immeubles collectifs, sont exceptionnels, et que le logement de quatre pièces est le plus répandu. Pour les immeubles du secteur locatif, la composition de chaque groupe de bâtiments est connue des services puisqu'elle sert de base au calcul du prix de revient maximum et de l'aide financière de l'Etat. Les éléments statistiques existants dans les archives du secrétariat d'Etat à la reconstruction et au logement ne permettent pas d'indiquer, sans un important travail préparatoire, la ventilation suivant le nombre de pièces des logements construits avant 1955. Il est toutefois indiqué que le nombre moyen de pièces par logement est légèrement supérieur à trois. Par contre, pour les projets financés en 1955, ce travail a été effectué pour la majeure partie des dossiers. Pour un ensemble de 39.496 logements, il donne les résultats ci-après. 1.494 logements, type I (une pièce principale); 9.785 logements, type II (deux pièces principales); 19.694 logements, type III (trois pièces principales); 7.118 logements, type IV (quatre pièces principales); 1.165 logements, type V (cinq pièces principales) ou supérieur. D'autre part, on trouve la répartition demandée dans le programme spécial des 30.000 logements du type populaire et familial financés sur les crédits de 1956 et de 1957: 854 logements, type I; 6.306 logements, type II; 16.384 logements, type III; 5.564 logements, type IV; 892 logements, type V. Quant aux projets financés en 1956 et répondant aux normes de la catégorie A ou de la catégorie B de l'arrêté du 23 novembre 1955 (63.000 logements), le travail de dépouillement est en cours, mais on peut indiquer, d'ores et déjà, que le nombre moyen de pièces par logement se situe entre 3 et 3,5 pièces.

4525. — **M. Léger** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** qu'un immeuble de cinq étages, exécuté à l'aide de dommages de guerre, a été commencé en septembre 1948 et considéré comme terminé en 1951 par le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme du département par la délivrance du certificat de conformité. Cet immeuble ayant été vendu par appartement, le propriétaire du cinquième étage a contesté la qualité des travaux. D'une enquête à laquelle le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme a fait procéder, il ressort que ledit immeuble n'a pas été exécuté suivant les plans déposés et que l'appartement du cinquième étage n'a pas été construit suivant toutes les règles de l'art. Dès le début de 1954, sur la demande du

ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, il a été prescrit, par son délégué départemental, à l'architecte agréé de prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires pour remédier aux imperfections constatées. Depuis lors, rien n'a été fait. Il lui demande quelles mesures il compte prendre: 1° pour faire obtenir réparation au propriétaire lésé; 2° contre les responsables qui ont délivré avec beaucoup de légèreté, pour ne pas dire plus, le certificat de conformité permettant le règlement des travaux; 3° contre l'architecte responsable d'une telle négligence. (*Question du 19 décembre 1956.*)

Réponse. — 1° Les rapports entre le vendeur, l'acquéreur et l'architecte sont régis par les dispositions du code civil, tant au titre de la garantie due par le vendeur, à raison des défauts de la chose vendue, que de la responsabilité décennale de l'architecte. Les difficultés qu'ils soulèvent sont d'ordre privé et demeurent à l'appréciation des juridictions compétentes; 2° sans préjudice de l'application des dispositions susvisées, il serait du plus grand intérêt, pour permettre à l'administration de prendre les mesures ressortissant à sa compétence, de fournir au secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement toutes précisions nécessaires sur le cas particulier évoqué par l'honorable parlementaire.

4751. — M. Hernu demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** si le texte de la loi du 1er septembre 1948 s'applique à tous les locaux d'habitation ou, au contraire, si des exceptions ont été prévues par le législateur, notamment pour certains groupements en raison de leur « caractère philantrophique », bien qu'ils aient, d'autre part, en partie appliqué ladite loi par augmentation de leurs loyers (surface corrigée ou augmentation forfaitaire. (*Question du 15 janvier 1957.*)

Réponse. — Les dispositions de la loi du 1er septembre 1948 sont applicables à tous les locaux d'habitation ou à usage professionnel construits antérieurement à sa publication, à l'exception de certains locaux visés à l'article 3 de ce texte, réserve étant faite en outre des dispositions particulières aux habitations à loyer modéré (art. 213 et suivants du code de l'urbanisme). L'article 8 de la loi du 1er septembre 1948 vise expressément les personnes morales exerçant une activité désintéressée, notamment les associations déclarées et les syndicats professionnels. L'article 37 de la même loi précise que le loyer des locaux occupés par ces personnes morales doit être fixé par accord amiable entre les parties ou, à défaut, par le juge, à l'aide de tous éléments d'appréciation.

5163. — M. Eugène Pebellier demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** quelles mesures il compte prendre pour modifier les dispositions réglementaires qui fixent les prix plafonds de la construction des logements économiques et familiaux édifiés avec les prêts spéciaux du Crédit foncier. Les dispositions actuelles, qui imposent dans chaque département un abattement des prix plafonds de la construction en fonction du taux du C. A. D. constaté au début de l'année 1954, rendent totalement impossible l'exécution des projets des organismes constructeurs. (*Question du 5 février 1957.*)

Réponse. — Les divergences constatées dans l'évolution des C. A. D. d'un département à l'autre entre 1954 et 1956 conduisent effectivement dans certains départements à des difficultés de réalisation des logements économiques et familiaux dans le respect des prix plafonds. Ces difficultés tiennent d'ailleurs, selon le cas, soit dans quelques départements à l'existence d'un abattement (de 5 p. 100 ou 10 p. 100) par rapport aux prix plafonds de base, soit à l'application uniforme de ces prix plafonds de base dans la majorité des départements. La question n'a pas échappé aux services du secrétariat d'Etat à la reconstruction et au logement qui procèdent présentement à des études en vue de pallier les inconvénients signalés. Ces études tiendront le plus grand compte de la situation respective du coût de la construction d'un département à l'autre.

5329. — M. Cordillot expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** que l'arrêté interministériel du 12 avril 1956, retirant à la commission régionale des dommages de guerre de Paris, pour les confier à celle de Dijon, les appels des sentences de la commission de première instance de l'Yonne, a donné lieu à des prises de position divergentes de la part de ces organismes et de leurs commissaires du Gouvernement. Il en résulte que la commission régionale de Dijon a déclaré les appelants forclos en raison de retards de transmission cependant imputables aux seuls services judiciaires et les a condamnés aux dépens. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en vue de réparer le préjudice subi par les intéressés et faire juger au fond les appels régulièrement formés, mais qui, dans la circonstance, n'ont fait l'objet que d'un simulacre de jugement. (*Question du 14 février 1957.*)

Réponse. — Le fonctionnement des commissions de dommages de guerre échappe au contrôle de l'administration en application du principe de la séparation des autorités administratives et judiciaires. Il apparaît cependant que le secrétaire de la commission régionale des dommages de guerre de Paris n'avait pas qualité pour transmettre à la commission régionale de Dijon des requêtes introductives d'appel de sentences rendues par la commission d'arrondissement d'Auxerre, sans que la commission régionale de Paris ait rendu de décisions d'incompétence. Il s'ensuit que la commission régionale de Paris reste saisie de l'appel porté devant elle. Il appartient donc au sinistré de présenter une requête au président de cette juridiction afin que celle-ci rende une décision d'incompétence qui permettra au requérant d'introduire une nouvelle instance devant la commission régionale de Dijon.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 3 avril 1957.

SCRUTIN (N° 546)

Sur la demande de suspension de séance présentée par Mme Gabriel-Péri.

Nombre des votants **430**

Majorité absolue **216**

Pour l'adoption **151**

Contre **279**

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Ansart.
Astier de La Vigerie (d').
Badie.
Ballanger (Robert).
Barbot (Marcel).
Barek (Virgile).
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles).
Benoit (Alcide).
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Blondeau.
Boccagny.
Boisseau.
Bonte (Florimond).
Bouloux.
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Calas.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Chambeiron.
Chêne.
Cherrier.
Cogniot.
Coquel.
Cordillot.
Cot (Pierre).
Cristofol.
Defrance.
Demusois.
Denis (Alphonse).
Diat (Jean).
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupont (Louis).
Duprat (Gérard).
Dupuy (Marc).
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Eudier
Fajon (Etienne).
Ferrand (Pierre), Creuse.
Fourvel.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garnier.
Gautier (André).
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand)
Mme Guérin (Rose).
Guyot (Raymond).
Haïmon (Marcel).
Houdremont.
Jourd'hui.
Juge.
Julian (Gaston).
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lareppe.
Le Caroff.
Lefranc (Raymond), Aisne.
Legagneux.
Lenormand (André), Calvados.
Leroy.
Lespiau.
Letoquart.
Liante.
Malleret-Joinville.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André).
Mariat (René).
Marin (Fernand).
Marrane.
Martel (Henri).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André), Oise.
Merle.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michel.
Midol.
Mondon (Raymond), Réunion.
Mora.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Noël (Marcel)
Pagès
Paul (Gabriel).
Paumier (Bernard).
Pelissou.
Penven.
Perche.
Peron (Yves).
Pierrard.
Pierrebourg (de).
Pirot.
Plaisance.
Pourtalet.
Pranchère.
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Ranoux.
Renard (Adrien).
Mme Reyraud.
Rieu.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roquefort.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe (Hubert).
Mlle Rumeau.
Sauer.
Savard.
Soury.
Thamier.
Thibaud (Marcel), Loire.
Thorez (Maurice).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Tys.
Mme Vaillant-Couturier.
Vallin.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Vuillien.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Alduy.
Alliot.
Alloin.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle
Angibault.
Anthonioz.
Antier.
Apithy
Arabi El Goni.
Arbeltier
Arbogast
Arnal (Frank).

Aubame.
Auban (Achille).
Bacon.
Balestreri.
Barennes.
Barrachin.
Barrot (Noël).
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Bayrou
Beauguitte (André).
Bégouin (André), Charente-Maritime.
Bergasse
Berthet.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Binot.
Boisdé (Raymond).
Boni Nazi
Bonnet (Christian), Morbihan
Boscary-Monsservin
Bouhey (Jean).
Bouxom.
Brard.
Bricout.
Briffod.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buron
Cadic.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Cayeux (Jean).
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chatenay.
Chevigné (Pierre de).
Chevigny (de).
Christiaens.
Coirre.
Colin (André).
Conte (Arthur).
Cormier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Couinaud.
Coulon.
Courant.
Coutan (Robert).
Crouan.
Crouzier (Jean).
Dagain.
Darou
David (Marcel), Landes.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Delachenal.
Denvers.
Depreux.
Desson (Guy).
Dia (Mamadou).
Dides
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dorey.
Doutrellot.
Dumortier.
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Engel.
Evrard.
Faraud.
Fauchon.
Febvay.
Féron (Jacques).
Fontanet.
Fourcade (Jacques).
Frédéric-Dupont.
Gabelle.
Gagnaire.
Gaillemin.
Garat (Joseph).
Garet (Pierre).
Gaumont.
Gavini.
Georges (Maurice).
Gernez.
Giscard d'Estaing.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Goussu.
Gozard (Gilles).
Grandin.
Grunitzky.
Guibert.
Guillou (Pierre).
Guislain.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guitton (Jean), Loire-Atlantique.
Guyon (Jean-Raymond).
Halbout
Hénault.
Henneguelle.
Huel (Robert-Henry).
Ihuel.
Isorni.
Jacquet (Michel).
Jacquinot (Louis).
Jarrosson.
Jean-Moreau.
Jégorel.
Joubert.
Juskiewenski.
Juvenal (Max).
Kir.
Klock.
Koenig (Pierre).
Laborbe.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lainé (Jean), Eure.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larue (Tony), Seine-Maritime.
Laurens (Camille).
Le Bail.
Lecourt.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine).
Le Floch.
Lefranc (Jean), Pas-de-Calais.
Legendre.
Mme Lempereur.
Le Sirat.
Levindrey.
Louvel.
Lucas.
Lussy (Charles).
Lux.
Mabrut.
Maga (Hubert).
Malbrant.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Mao (Hervé).
Marcellin.
Margueritte (Charles)
Masse.
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel).
Mazier
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mbida.
Méhaignerie.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mérigonde.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Michaud (Louis).
Mignot.
Moch (Jules).
Moisan.
Mondon, Moselle.
Monin
Monnerville (Pierre)
Montalat.
Monteil (André).
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Montel (Pierre), Rhône.
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Naegelen (Marcel-Edmond).
Nicolas (Lucien), Vosges.
Ninine.
Nisse.
Notebart.
Oopa Pouvanaa.
Ortlieb.
Orvoen.
Ouedraogo Kango.
Palmero.
Paquet.
Parmentier.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Penoy.
Perroy.
Petit (Guy).
Pflimlin.
Pianta.
Piette.
Pinvidic.
Plantevin.
Plantier.
Priou.
Prisset.
Provo.
Puy.
Raingeard.
Rakotovelo.
Ramel.
Raymond-Laurent.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rey.
Ribeyre (Paul).
Rincent.
Ritter.
Roclore.
Rousseau.
Salliard du Rivault.
Sauvage.
Savary.
Schaff.
Schmitt (Albert).
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Seitlinger.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Sidi el Mokhtar.
Simonnet.
Sissoko Fily Dabo.
Sourbet.
Soustelle.
Tardieu.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thébault (Henri).
Thiriet.
Thoral
Tinguy (de).
Tirolien.
Titeux
Tixier-Vignancour
Toublanc.
Trémolet de Villers.
Triboulet.
Tsiranana.
Tubach.
Turc (Jean).
Ulrich
Vals (Francis).
Vassor
Vayron (Philippe)
Verdier.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Viatte.
Vigier.
Vignard.
Villard (Jean).
Vitter (Pierre).
Wasmer.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
André (Adrien), Vienne.
Anxionnaz.
Arrighi (Pascal).
Babet (Raphaël).
Bailliencourt (de).
Barry Diawadou.
Baylet.
Bénard, Oise.
Béné (Maurice).
Berrang.
Berthommier.
Besson (Robert).
Billères.
Bocoum Barèma Kissorou.
Boganda.
Bône.
Bonnaire
Edouard Bonnefous.
Bonnet (Georges), Dordogne.
Bouret.
Bourgès-Maunoury.
Bouyer.
Bretin.
Brocas.
Bruelle.
Caillavet.
Cassagne.
Chaban-Delmas.
Charles (Pierre).
Chastel.
Chatelain.
Chauvet.
Cheikh (Mohamed Saïd).
Clostermann.
Condat-Mahaman.
Conombo
Corniglion-Molinier.
Coulibaly Ouezzin.
Courrier.
Couturaud.
Cuicci.
Cupfer.
Daladier (Edouard).
Damasio.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Davoust.
Defferre.
Degoutte.
Desouches.
Devinat.
Diallo Saïfoulaye.
Dicko (Hammadoun).
Diori Hamani.
Dorgères d'Halluin.
Dronne.
Ducos.
Duveau.
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
François-Bénard, Hautes-Alpes.
Gaborit
Gaillard (Félix).
Galy-Gasparrou.
Gautier-Chaumet.
Gayrard.
Gazier.
Giacobbi.
Guille.
Guissou (Henri)
Helluin (Georges).
Hernu.
Hersant.
Houphouet-Boigny.
Hovnanian.
Hugues (André), Seine.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Icher.
Jaquet (Gérard).
Juliard (Georges).
July.
Keita (Modibo).
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lainé (Raymond), Cher.
Larue (Raymond) Vienne.
Leclercq.
Lecœur.
Léger.
Lejeune (Max).
Lemaire.
Lenormand (Maurice), Nouvelle-Calédonie.
Lipkowski (Jean de).
Lisette.
Loustau.
Luciani.
Mahamoud Harbi.
Mailhe.
Marie (André).
Maroselli.
Martin (Gilbert), Eure.
Masson (Jean).
Médecin.
Mendès-France.
Métayer (Pierre).
Minjoz.
Mitterrand.
Mollet (Guy).
Monnier.
Morève.
Morice (André).
Naudet.
Nerzic.
Nicolas (Maurice), Seine.
Panier.
Parrot.
Paulin.
Pelat.
Pesquet.
Pineau.
Pleven (René).
Poirot.
Pommier (Pierre).
Prigent (Tanguy).
Privat.
Queuille (Henri).
Quinson.
Ramadier (Paul).
Ramonet.
Réoyo.
Reynès (Alfred).
Rolland.
Ruf (Joannès).
Sagnol
Salvetat.
Scheider.
Sekou Touré.
Soulié (Michel).
Souquès (Pierre).
Tamarelle.
Teulé.
Thomas (Eugène).
Trémouilhe.
Vahé.
Varvier.
Vaugelade.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bégouin (Lucien), Seine-et-Marne.
Bourgeois.
Césaire.
Démarquet.
Douala.
Dumas (Roland).
Ferrand (Joseph), Morbihan.
Le Pen.
Liquard (Jean).
Léotard (de).
Meck.
Pinay.
Reynaud (Paul).
Sanglier.
Thibault (Edouard), Gard.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale, et M. Liquard, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 440
Majorité absolue..... 221

Pour l'adoption..... 151
Contre 289

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

larbi.
).
ert),
).
re.
rre).
.
ré).
rice),
hé).
ierre).
nguy).
enri).
aul).
red).
s).
s.
hel).
erre).
gène).
aul).
louard),
ionale, et
440
221
conformé-